Digitized by Google

J. F. Cooper's

sämmtliche Werke.

145stes — 147stes Bändchen.

Geschichte der Nordamerikanischen Seemacht und ihrer Kriegsthaten.

Vierter Theil.

Frankfurt am Main, 1840.

Druck und Verlag von Joh. David Sauerländer.

Digitized by Google

Geschichte

der

Nordamerikanischen Seemacht

und

ihrer Kriegsthaten.

Von

James Fenimore Cooper.

Aus dem Englischen übersetzt

von

Dr. H. Künzel,
Mitglied der Camden Society in London.

Vierter Theil.

Frankfurt am Main, 1840.

Druck und Verlag von Joh. David Sauerländer.

Digitized by Google

Digitized by Google

Erſtes Kapitel.

Engliſches Geſchwader im Cheſapeake. — Angegriffen von amerikaniſchen Kanonenbooten. — Affaire im Jamesfluſſe. — Der Skorpion und die Aeſpe. — Wegnehmung der Aeſpe. — Neu-London im Blokadezuſtand. — Angriff auf den Alligator. — Angriff auf ein Kanonenboot. — Kriegführung im Delaware. — Action von Kanonenbooten. — Verluſt von kleinen Schiffen. — Große Corvetten.

Kurz nach dem Beginn des Krieges, hatte der Feind den Admiral Sir John Borlaſe Warren, mit dem Unterbefehlshaber Contreadmiral Cockburn, gegen die kleine Flotte der Republick abgeſchickt. Mehrere Zweidecker erſchienen an der Küſte und faſt hundert britiſche Flaggen wurden in den amerikaniſchen Gewäſſern verſammelt. Eine bedeutende Macht zog ſich im Cheſapeake zuſammen, welche theilweiſe in der erwähnten Weiſe zur Bewachung der Conſtellation verwendet wurde, während die kleinen Schiffe Landungen auf der Küſte machten, oder in die Flüſſe und Buchten, woran dieſe Gewäſſer ſo reich, eindrangen; eine Art der Kriegführung, welche auf die amerikaniſche Nation keine andere Wirkung ausübte, als die Gemüther zu irritiren und die, was den Feind anbelangt, keinen wohlthätigen Einfluß auf ſeine Haltung haben konnte, ſondern die Gefühle der meiſten hierbei Beſchäftigten verletzen mußte, da dieſes Verfahren dem gewöhnlichen militäriſchen Dienſte ſo ganz entgegengeſetzt war.

Digitized by Google

Anfangs Juni 1813 soll der Feind mehr als 20 Kreuzer, von denen mehrere Linienschiffe, in und um das Chesapeake gehabt haben. Die Flaggen der beiden Admirale waren unter ihnen, und in deren Gegenwart ward der erste der bereits berichteten Angriffe auf die Constellation unternommen. Am 18. kamen 3 Fregatten nach Hampton Roads und eine derselben kam fast bis an die Quarantaine, indem sie ihre Boote zur Zerstörung einiger kleinen Schiffe im Jamesfluße absandte. Am nächsten Tage kam die Flottille von Kanonenbooten, unter den Befehlen des Capitains Tarbell, dem damaligen Commandeur der Constellation, zum Angriffe auf dieselbe herab. Es waren im Ganzen 15 Boote, in 2 Divisionen agirend, von denen die eine vom Lieutenant Garner und die andere vom Lieutenant Robert Henley befehligt ward. Die Offiziere und Leute der Fregatte wurden zu ihrer Bemannung genommen und fast alle Lieutenants Cadetten hierzu verwendet. Eine Compagnie Büchsenschützen erbot sich freiwillig zum Dienste mit den Seeleuten und wurde gleichfalls in die Boote vertheilt. Das Wetter verhinderte Capitain Tarbell sich dem Feinde zu nähern, bis am Sonntag den 20., wo eine Windstille eintrat, die Kanonenboote auf gute Schußweite herankamen und um 4 Uhr Nachmittags ihr Feuer auf die Fregatte eröffneten. Zu dieser Zeit lagen die beiden andern Fregatten noch in der Rhede.

Die Kanonenboote wurden im Halbmonde formirt

Digitized by Google

und eine lebhafte Kanonade von Seiten der Amerikaner begonnen. Es währte eine Zeit lang, bis der Feind es erwiederte, da der Ueberfall im Dunkel und Nebel ihn vollkommen überrascht hatte. Die Flottille begann die Action vom Ankerplatze; es wurde aber bald für unmöglich erachtet, die Boote ruhig zu halten, und viele derselben lichteten und kamen aus ihrer Richtung, durch deren Beibehaltung nur die Kanonen hätten gehörig zielen können. Die Vertheidigung der Fregatte war sehr schwach und nach Abfeuerung mehrer vollen Lagen wollte sie Fahrwasser gewinnen, der Wind war aber zu leicht, um sie in Stand zu setzen, sich mit den übrigen Fregatten zu vereinigen oder flott zu werden. So befand sich das Schiff in einer sehr kritischen Lage und verdankt fast nur den Begleitern sein Entkommen, denn nach einer heftigen mehr denn stundenlangen Canonade konnte eines der untern Schiffe herbeikommen, worauf dann der Kampf viel schärfer wurde. Als aber der Wind zunahm und auch das dritte Schiff sich näherte, gab Capitain Tarbell der Flottille das Signal zum Rückzuge.

In dieser Affaire wurden die meisten Boote mit Umsicht geführt. Das Feuer war gut dirigirt und das obere Schiff litt bedeutend. Das Feuer dieses Schiffes war sehr schwach und scheint durchaus nicht von Wirkung gewesen zu sein. Das des zweiten Schiffes dagegen war sehr lebhaft und insbesondere gut dirigirt. Obgleich der Verlust der Amerikaner an Leuten nur klein war, indem nur 1 Obersteuermann getödtet und 2 Leute verwundet wur-

Digitized by Google

den, umschwirrten die Kugeln des Feindes sie doch hageldicht. Ein Boot erhielt einen bösen Schuß zwischen Wind und Wasser und mehrere andere verloren ihre Steuerruder oder wurden auf sonstige Weise beschädigt. Das vom Segelmeister, Mr. Nantz, befehligte Kanonenboot ward unfähig und gerieth in Gefahr, vom Feinde genommen zu werden; Capitain Tarbell ließ es jedoch vom Boote des Lieutenants W. B. Shubrick, von der Constellation, ins Schlepptau nehmen, und so ward es von der Stelle gebracht.

Die zuerst in den Kampf gerathene Fregatte hielt man für den Narziß, 32 Kanonen, und die zu ihrem Beistande gekommene für die Juno, 38 Kanonen, Capitain Saunders. Dieser Versuch hatte indeß zur Folge, die meisten der an Bord der Kanonenboote beschäftigten Offiziere von den schlechten Eigenschaften dieser Art von Schiffen zu überzeugen, indem sich zeigte, daß ihnen im Allgemeinen der gehörige Grad von Festigkeit mangelte, um ihr Feuer sicher zu machen, selbst in ruhigem Wasser. Das Zurückprallen der Kanonen trieb sie derart zurück, daß das Zielen unsicher wurde, und man hatte gesehen, daß sie nur mit Hülfe der Steuerruder in der gehörigen Lage gehalten werden konnten.

Die nächste Flotte, eine große Macht des Feindes, bestehend aus 14 Segeln, kam in die Rhede, und ein Angriff wurde erwartet. Am 20. lichteten die feindlichen Schiffe die Anker und segelten mit der Fluth bis an die

Digitized by Google

Mündung des Jamesflusses, wo, während des Nachmittags, ihre Vorbereitungen zur Absendung einer großen Macht in Booten beobachtet wurden. Da so sehr viel von der Vertheidigung der Batterien der Insel Craney abhing, sendete Capitain Cassin, der die Seemacht zu Norfolk befehligte, 3 von den Lieutenants der Constellation, die Herren Neale, W. Brandford Shubrick und Sanders, ans Land, um die Besorgung der vorzüglichsten Kanonen zu übernehmen. Diesen wurde zugesellt Lieutenant Breckenridge, von den Marinesoldaten, mit ungefähr 50 Mann von diesem tapfern Corps. Die meisten damals zu Norfolk befindlichen Seeoffiziere, wenn sie auch nicht zur Fregatte gehörten, wurden ebenfalls in den Kanonenbooten oder auf der Insel verwendet.

Frühe am Morgen des 22. entdeckte man, wie der Feind eine bedeutende Macht, die Spitze von Nansemond umsegelnd, landete; und ungefähr um 8 Uhr versuchten die Barken der Kriegsschiffe die Landung im Angesichte der Insel Craney, an einem Punkte, wo sie wohl nicht dem Feuer der Kanonenboote, jedoch dem der Seebatterien ausgesetzt waren. Mr. Neal eröffnete nun sein Feuer, welches mit großer Kaltblütigkeit und Präcision dirigirt ward, und nachdem er 3 Boote in den Grund gebohrt hatte, gab der Feind den Versuch auf. Die Erzählung der übrigen Operationen dieses Tages gehört eher in eine allgemeine Kriegsgeschichte als in ein Werk dieser Art.

Digitized by Google

Die Offiziere, Seeleute und Marinesoldaten der Constellation, so wie die übrigen zur Marine Gehörenden, welche bei dieser Gelegenheit verwendet wurden, fanden Anerkennuug für ihre Festigkeit, Disziplin und den unter ihnen herrschenden Geist. Eine der gesunkenen Barken soll ein Boot besonderer Art gewesen sein, das wegen der großen Menge seiner Ruder die Centipeda genannt wurde. Nach der Beschreibung soll sie 50 Fuß lang gewesen sein und eine Bemannung von 78 Mann gehabt haben. Ungefähr 40 Gefangene wurden von den gesunkenen Booten gemacht, der Totalverlust des den Seeleuten und Marinesoldaten gegenüber gewesenen Feindes ist nicht bekannt. Indem er das Feuer der Seebatterien beschreibt, sagt Capitain Cassin, daß es dem Schießen von Büchsenschützen glich. Es unterliegt keinem Zweifel, daß es der Feind viel zu wohl unterhalten und wohl gerichtet fand, um es lange aushalten zu können.

Die Regierung hatte verschiedene kleine Schiffe zur Vertheidigung der Buchten und Flüsse ausgerüstet, unter andern waren dies der Skorpion und die Aespe. Am 14. machten sich diese beiden kleinen Kreuzer vom Yeocomico auf den Weg und fuhren in den Fluß ein, als um 10 Uhr des Morgens eine bedeutende feindliche Macht in ihrer Verfolgung sichtbar ward. Der Skorpion, an dessen Bord der ältere Offizier, machte der Aespe sogleich das Signal, mit Vorsicht zu agiren und begann, den Fluß hinauf zu treiben. Da die Aespe ein schlechter Seg-

Digitized by Google

ler war, hielt es ihr Befehlshaber, Mr. Sigourney, für gerathener, wieder in die Bucht zurückzugehen. Ihm folgten 2 Briggs, welche oberhalb der Barre (Reihe Felsen) ankerten und ihre Boote aussetzten. Mr. Sigourney erachtete es nun für klüger, höher in den Yeocomico hinaufzugehen, und da der Feind bereits heranzog, kappte er sein Tau und ging unter Segel. Drei Boote griffen die Aespe bald darauf an, welche sich sehr tapfer vertheidigte und sie hübsch abwieß. Der Feind holte sich indeß Verstärkung und erneuerte die Attacke mit 5 Booten, worauf Mr. Sigourney die Aespe stranden ließ, welche von ungefähr 50 Mann geankert und zuletzt von denselben auch behauptet wurde. Sie wurde in Brand gesteckt und verlassen, allein Mr. M' Clintock, der zweite befehlhabende Offizier, bestieg sie wieder und es gelang ihm die Flammen zu löschen. In dieser Affaire wurde Mr. Sigourney getödtet, er starb mit dem Schwerdte in der Hand, in der Vertheidigung seines Schiffes, auf eine Art, die seiner Bildung und seiner persönlichen Tapferkeit zum höchsten Ruhme gereicht. *) Die Aespe hatte 2 oder 3 leichte Kanonen und eine Be-

*) Mr. Sigourney war aus Boston und hatte als Cadett unter Lawrence gedient, unter dessen Leitung er den Dienst lernte. Wenige zeigten wohl noch mehr Anlage für ihren Beruf, als dieser junge Mann, der, als er starb, nur 5 Jahre im Dienste gewesen war. Er muß damals ungefähr 21 Jahre alt gewesen sein.

Digitized by Google

mannung von 21 Seelen. Zehn davon wurden getödtet, verwundet und vermißt; Thatsachen, welche die Tapferkeit der Vertheidigung bezeugen.

Während diese Ereignisse im Süden vorgingen, zogen einige Bewegungen weiter gegen Norden einen Theil der feindlichen Streitmacht in die Gewässer des Long Island-Sundes, wo sie, mit gelegentlichen Umtauschungen der Schiffe, bis zum Ende des Krieges verweilte. Nachdem das Schiff die Vereinigten Staaten, nach seiner Zurückkunft vom Kreuzen, während dessen es den Macedonian gekapert hatte, zu New-York ausgebessert worden, bereitete sich Com. Decatur wieder zum Segeln vor, und zwar mit der letztgenannten Fregatte in Gemeinschaft. Da der Hornet gleichfalls um diese Zeit bereit war, in See zu stechen, um sich mit dem Chesapeake, Capitain Lawrence, zu vereinigen, gingen die 3 Schiffe zusammen unter Segel und passirten Hell-Gate am 27. Mai, in der Absicht, die Küste zwischen Montauk und Block Island zu bestreichen. Erst am 11. Juni fanden die Schiffe Gelegenheit, das Race zu passiren; nahe dem Ende der Insel trafen sie jedoch auf eine sehr überlegene Macht und wurden in den Hafen von Neu-London getrieben. Hier erlitten alle 3 Schiffe eine enge Blockade, auch konnte keine der 3 Fregatten während der übrigen Zeit des Krieges die freie See gewinnen, obgleich die Gelegenheit lange und eifrig gesucht wurden. Zuletzt wurden ihre Offiziere und Leute auf andere Schiffe versetzt.

Digitized by Google

Es kann eine Idee von der großen Wichtigkeit geben, welche den Mitteln, Blockaden aufzuheben, beigelegt werden mußte, wenn man sich erinnert, daß der Feind, während er die 3 amerikanischen Schiffe, welche damals in der Themse oberhalb Neu-London lagen, bewachte, es zu gleicher Zeit auch in seiner Macht hatte, den wichtigsten Punkt auf dem Continente in Betreff des Küstenhandels, zu blockiren.

Um diese Zeit ward auch eine kleine Brigg, genannt die Viper, welche unter den Befehlen des Lieutenants John D. Henley dem Dienste übergeben worden, unter Umständen, die so einer detaillirten Beschreibung bedürfen, vom Narziß, mit 32 Kanonen, genommen. Mr. Henley, eben so wie Mr. Crane vom Nautilus, Mr. Nicholson von der Sirene, Mr. Watson vom Argus, Mr. Renshaw von der Klapperschlange, Capitain Reed vom Vipern, und alle Offiziere und Leute unter ihren Befehlen, hatten, wie sich durch regelmäßige Untersuchungen einer Prüfungscommission ergab, bei den verschiedenen Gelegenheiten, wo sie die genannten Schiffe verloren, ihre Pflicht vollkommen erfüllt.

Der Schooner der Vereinigten Staaten, Ferret, Lieutenant Kearney, ein anderes der kleinen, auf der südlichen Küste zur Beschützung der Buchten, Flüsse, Sunde und Meerzungen verwendeten Schiffe ging im Februar 1814 in der Brandung von Stoney Inlet verloren, jedoch wurde seine ganze Mannschaft gerettet.

Digitized by Google

Im Januar desselben Jahres lag der Alligator, ein anderer kleiner Schooner, befehligt von Mr. Basset, Segelmeister, unweit der Küste von Cole's Island vor Anker, als Mr. Basset eine feindliche Fregatte und Brigg, gerade außerhalb der Strömung, bemerkte, und vermuthete, daß im Laufe der Nacht etwas gegen ihn unternommen werden würde. Demzufolge wnrden Vorbereitungen zum Empfange des Feindes getroffen. Ungefähr um halb 8 Uhr des Abends wurden 6 Boote entdeckt, die unter dem Schutze des Seegrases mit umwickelten Rudern herbeikamen. Sobald sie nahe genug waren, rief man sie an und eine Muskete ward auf sie abgefeuert. Die Boote gaben nun eine allgemeine Charge mit Musketen und kleinen Kanonen, welche der Alligator sogleich erwiederte. Der Schooner kappte hierauf sein Tau und, einen leichten Wind benutzend, gehorchte er sogleich seinem Steuer. Durch diese Schnelligkeit gelang es Herrn Basset, seine Angreifer zurückzuweisen, obgleich der Schooner bald darauf strandete. Dem Alligator wurden 2 Mann getödtet und 2 verwundet, während der Verlust des Feindes niemals bekannt geworden. Der Schooner hatte nur 40 Leute an Bord, während die Boote deren mehr als hundert geführt haben sollen. Der Letzteren Verlust muß sehr bedeutend gewesen sein, sonst würden sie wohl den Angriff nicht aufgegeben haben, nachdem der Alligator gestrandet war. Das Feuer dauerte ungefähr eine halbe Stunde und der Schooner litt ziemlich in seinem Segel- und

Digitized by Google

Tauwerk. Ein großer Cutter, von dem man vermuthete, daß er eines der feindlichen Boote bei dieser Gelegenheit gewesen, ward bald darauf bei North Edisto, in einem übel zusammengeschossenen Zustande aufgebracht. Die Leichname eines Offiziers und eines gemeinen Matrosen wurden gleichfalls nahebei gefunden. Der Erstere hatte einen Arm verloren und eine Schußwunde. Seines tapfern Benehmens wegen wurde Mr. Basset befördert.

Wir wollen die Ereignisse, die sich auf den Alligator beziehen, zusammenfassen, indem wir hier einen sonderbaren Vorfall erzählen, der das Schiff nicht lange darauf betraf. Nachdem es wieder ausgebessert worden, kehrte es unter Mr. Basset in die ihm zum Kreuzen angewiesene Gegend zurück. Während das Schiff nun, am 1. Juli 1814, im Port Royal Sunde, oberhalb der Insel St. Simon an der Küste von Georgia, lag, ward eine schwarze Wolke entdeckt, welche sich schnell in der Richtung vom Continente näherte. Da der erste Windstoß gleich jeden Anschein eines starken Orkans hatte, so kappte Mr. Basset, in der Ueberzeugung, daß derselbe seinen Schooner packen würde, wenn er ihm nicht durch Abgewinnen des Windes ausweiche, sein Tau, reffte sein Vordersegel auf und versuchte, den Alligator an's Land zu bringen. Kaum war das Schiff außer dem Winde, als ein furchtbarer Windstoß es traf, welchen es aber tüchtig aushielt; Mr. Basset glaubte nun die Gefahr vorüber, ließ das Steuerruder ablassen und den Tauanker sinken. So hob sich

Digitized by Google

das Schiff wieder. In ungefähr 10 Minuten indeß traf es ein anderer Windstoß und das zweite Kabeltau ward abgeschnitten. Unglücklicherweise war dies aber unnütz, denn dieser zweite Windstoß drehte den Alligator rund um sich selbst und kehrte ihn um, wie eine Nußschaale. Der Schooner füllte sich und sank 4 Faden tief, mit seiner Spitze nach Osten. Zu allem Unglücke ward ein Cutter, welcher auf der einen Seite des Verdeckes lag, auf die andere hinüber geworfen, wodurch viele Personen getödtet und gefährlich verwundet wurden, unter andern die Cadetten Brailesford und Rogerson, welche darunter geriethen. Diese beiden Herren und 17 Leute ertranken, 4 wurden vermißt, die wahrscheinlich das gleiche Schicksal theilten, und 16 Personen wurden gerettet. Der Alligator ward in der Folge wieder aufgebracht.

Der Küstenkrieg im Süden war durch viele andere kleine Heldenthaten ausgezeichnet, die den bereits berichteten ähnlich sind; eine derselben jedoch, welche unter den Augen des Capitains Dent, der damals zu Charleston befehligte, ausgeführt worden, verdient besonderer Erwähnung. Obgleich wir dadurch der Zeit bis nahe zum Schlusse des Krieges vorgreifen, so erzählen wir sie doch hier, in der Absicht, dem Leser die meisten dieser einzelnen Beispiele von Tapferkeit in einem Gemälde vorzuführen.

Während Capitain Dent im Januar 1815 am North Edisto war, erfuhr er, daß ein zum Hebrus, Capitain Palmer, gehörendes Detaschement Offiziere und Leute,

Digitized by Google

auf einer Seite der Inseln in der Nachbarschaft Wasser einnähmen, und er ließ Mr. Lawrence Kearney sich von der Wasserseite mit 3 Barken nähern, um sie abzuschneiden, während eine Abtheilung Milizen es versuchte, sie zu Land anzugreifen. Außer Kanonenschuß-Weite lag die Fregatte vor Anker; sobald sie jedoch die Absicht der Amerikaner inne ward, feuerte sie und gab noch andere Signale zur Rückkehr, worauf 2 der Boote auf sie zusteuerten und ein starkbemannter Lichter gleichfalls versuchte auszulaufen. Glücklicherweise schlug der Wind um und brachte den Hebrus den amerikanischen Barken zwar windwärts, den Lichter diesen jedoch leewärts. Seinen Vortheil einsehend, beschloß Mr. Kearney einen Ausfall auf den Letzteren zu machen, trotz den Fregatten und den beiden heranrudernden Booten. Der Hebrus, welcher die gefahrvolle Lage seines Lichters bemerkte, machte nun die größten Anstrengungen zu seiner Rettung. Die Fregatte feuerte auf ihre eigenen Kutter, um sie zum Beistande des Lichters zurückzutreiben, und ein drittes Boot ward zum selbem Zwecke abgesendet. Zugleich eröffnete sie ihr Feuer auf die amerikanischen Barken, und zwar mit einiger Wirkung, indem ein Schuß einem Mann an der Seite des Mr. Kearney den Kopf wegnahm. Allein dieser tapfere Offizier, welcher mit Nichtachtung alles Andern seinen Zweck verfolgte, enterte den Lichter unerschrocken und nahm ihn, und zwar unter den Kanonen der Fregatte, zu der er gehörte. Das Langboot

Digitized by Google

des Hebrus ward gleichfalls genommen, indem dessen Leute sich an Bord des Lichters geflüchtet hatten, sobald die Gefahr nahe gekommen. Das Letztere hatte eine Caronade und sechs Drehbassen, nebst noch andern Waffen.

Mr. Kearney machte bei dieser Gelegenheit ungefähr vierzig Gefangene. Da der Hebrus ihm den Rückzug auf dem Wege, den er gekommen, abschnitt, brachte er seine Prise nach dem Süd-Edisto.

Wenige Tage später kaperte Mr. Kearney in dem Langboote des Hebrus, mit einer Mannschaft von 25 Leuten, einen zum Severn gehörenden Lichter, der zwischen 30 bis 40 Mann an Bord hatte. Schönere Thaten dieser Art wurden im Kriege nicht ausgeführt *).

Der Aufzählung kleinerer Kämpfe bleibt noch hin-

*) Die Dienste und der Charakter des Capitains Kearney, welcher noch lebt, sind viel bekannter in der Marine als im Lande überhaupt. Bald nachdem er im Jahre 1807 in den Dienst getreten, wurden ihm schon mit Verantwortlichkeit verknüpfte Commando's übertragen; und als Lieutenant hatte er wahrscheinlich länger Schiffe befehligt, als irgend ein damals auf den Listen stehender Capitain. Er commandirte die Enterprise viele Jahre lang als Lieutenant und ehe er noch Oberlieutenant und Commandeur geworden, hatte er bereits zehn Jahre in einzelnen Stellen zugebracht. Zu einer viel spätern Zeit wurde von diesem Offizier behauptet, daß sein Schiff, der Warren von 20 Kanonen, mehr dazu beigetragen habe die Seeräuber im Mittelmeere zu unterdrücken, als alle andere Schiffe, französische, englische, amerikanische und russische zusammengenommen. Capitain Kearney's Mutter war eine Schwester des bedauerten Lawrence, dessen Familiennamen er trägt.

Digitized by Google

zuzufügen eine Attaque auf das Kanonenboot Nr. 160, befehligt von Mr. Paine. Dieser Offizier, welcher damals den Rang eines Segelmeisters hatte, gab einer Anzahl von Küstenschiffen von Savannah bis St. Mary Convoy, als eine Expedition, bestehend aus einem vollbemannten Lichter und zehn Booten, ihn im St. Andreas-Sunde, ungefähr um 3 Uhr Nachmittags am 6. October 1814 angriff. Nach einer kurzen Canonade und einem scharfen, ungefähr 20 Minuten lang währenden Musketenfeuer, wurde der Feind handgemein und enterte das Boot. Nur 16 Leute hatte das Boot zu seiner Vertheidigung, indem seine ganze Bemannung aus 30 Leuten bestand. Mr. Paine wurde schwer verwundet, so wie auch zwei seiner Leute. Der Feind erlitt einen schweren Verlust, da die Vertheidigung wohl geleitet und hartnäckig war *).

Ein kurzer Bericht über die Kriegführung in Delaware wird hier am füglichsten eingeschaltet. Diese Bai hatte nicht die Wichtigkeit, die sie im Kriege von 1775 besaß. Damals war Philadelphia sowohl die commerzielle als auch die politische Hauptstadt des Landes; die letztere Auszeichnung hatte die Stadt jedoch nunmehr verloren, und in Betreff der Schifffahrt fingen mehrere Häfen an, ihr schnell den Vorrang abzugewinnen. Demzufolge ver-

*) Seines tapfern Benehmens wegen ward Mr. Paine befördert, er ist jetzt Commandeur.

Digitized by Google

wendete der Feind viel geringere Aufmerksamkeit auf diese Gewässer, als auf die des Chesapeake, und auf andere Punkte von bedeutenderem Interesse. Ueberdem vergrößerte die Länge des Flusses die Sicherheit der an seinen Ufern liegenden Orte, und ernste Angriffe fürchtete man daher wenig. Indessen war doch eine aus Kanonenbooten und Schaluppen bestehende Flottille ausgerüstet und unter die Befehle des Lieutenants Angus, eines Offiziers von geprüftem Geiste, gestellt worden.

Am 29. Juli 1813 erfuhr Mr. Angus, daß eine feindliche Kriegsschaluppe das Cap umsegelt habe, und er eilte sie zu recognosciren mit 8 Kanonenbooten und 2 Schaluppen. Die Kriegsschaluppe war an den Sandbänken von Crow gestrandet, und es wurde beschlossen sie anzugreifen. Ehe jedoch die Flottille sich ordnen konnte, kam eine Fregatte herbei und ankerte in solcher Entfernung von der Schaluppe, daß sie ihr beistehen konnte. Endlich waren alle Boote, bis auf eines, Nr. 121, Mr. Shead, an ihren gehörigen Stellen, und die Canonade begann. Nr. 121 war unglücklicherweise anderthalb Meilen von seinen Gefährten abgekommen, und obgleich es alles aufbot, gelang es ihm durchaus nicht, in die Linie wieder einzutreten. Nach einer scharfen, mehr denn stundenlangen Canonade, sendeten die britischen Schiffe acht wohlbemannte Boote gegen den Nachzügler ab. Da er sah, daß alle seine Bemühungen, den Linie wieder zu gewinnen, nutzlos seyen, faßte Mr. Shead Anker und

Digitized by Google

bereitete sich mit einer sehr lobenswerthen Kaltblütigkeit zum Empfange des Feindes vor. Sobald sein Boot ruhig war, feuerte Mr. Shead auf den Feind. Bei der ersten Charge ward der eiserne Pfock der Kanone untauglich. Trotz dieses Zufalles ward ein zweiter Schuß abgefeuert und zwar mit Wirksamkeit, allein die Lafette wurde fast in Stücke gerissen. Mr. Shead lud abermals, in der Hoffnung eine zufällige Schußweite zu gewinnen, allein ohne Erfolg. Inzwischen rückte der Feind beständig näher, ein tüchtiges Feuer aus seinen Kanonenbooten und aus kleinem Gewehr unterhaltend, und die Leute in Nr. 121 bereiteten sich vor, die Enterer zurückzuschlagen. Die Uebermacht der Angreifer machte indeß jeden Widerstand vergeblich und bald füllten die Engländer das Verdeck des Kanonenbootes, nachdem dessen Mannschaft in den innern Raum getrieben worden.

Die feindlichen Schiffe waren die Juno von 38 Kanonen, und der Martin von 16 Kanonen; ihr Verlust bestand in 7 Getödteten und 12 Verwundeten. Nr. 121 hatte 7 Verwundete.

Nach der Wegnahme des Chesapeake hatte die amerikanische Regierung während des Sommers 1813 nur drei Fregatten zur See, den President 44, den Congreß 38, und den Essex von 32 Kanonen. Die Constitution von 44 Kanonen war in Reparatur; die Constellation von 38 Kanonen ward zu Norfolk blockirt, und die Vereinigten Staaten von 44 Kanonen, und der Ma-

Digitized by Google

cedonier von 38 Kanonen wurden in der Themse zu Neu-London streng bewacht. Der Adams von 28 Kanonen wurde reparirt und verändert; und nachdem der John Adams schon ein Mal abgetakelt und wieder activ gemacht worden, hatte man ihn, als unfähig in einem solchen Kriege zu kreuzen, wieder auf die Seite gelegt. Er wurde später ein zweites Mal reparirt, ohne jedoch noch im Stande zu sein, in See zu gehen; und der New-York von 36 Kanonen, und der Boston von 28 Kanonen wurden geradezu zum Tode verurtheilt. Der Krieg hatte kaum länger als ein Jahr gedauert, als alle Briggs genommen waren, mit Ausnahme der Enterprise, die man nicht länger, wie schon bemerkt worden, in See gehen zu lassen wagte.

Der Verlust der kleinen Schiffe veranlaßte die Sachverständigen, über die Ursachen nachzudenken, und es scheint die bessere Meinung gewesen zu sein, daß sie mit zu vielen Kanonen beladen und auch zu sehr bemannt waren. Insbesondere störte die große Anzahl von Leuten an Bord das Segeln, indem die Schiffe dadurch gezwungen waren, einen größeren Vorrath von Lebensmitteln und sonstigen nöthigen Dingen einzunehmen, als wofür sie ursprünglich bestimmt waren, aus welchem Grunde sie zu tief ins Wasser gingen, da die Leichtigkeit ihres Baues und ihre Schmalheit es unmöglich machte, ein entsprechendes Gewicht eisernen Ballastes zu entbehren. Wären diese Schooner geblieben, mit einer

Digitized by Google

Bemannung von 70 oder 80 Mann und ihrer anfänglichen Armirung, so hätten sie wohl eine viel bessere Chance für sich gehabt Es sollte indeß auch berücksichtigt werden, daß ein kleiner Kreuzer dem Wegnehmen viel eher unterworfen ist als ein großer, während eine Fregatte stark genug ist, die Hälfte der Kriegsschiffe, die gewöhnlich auf der See betroffen werden, zurückzuweisen.

Die Administration bewies Klugheit und Vorsicht in der Construction der kleinen Schiffe, welche nun die kleinen Kreuzer ersetzen sollten; dies waren Kriegsschaluppen von einer Bauart und Stärke, die vollkommen allen Schiffen, selbst kleineren Fregatten, gewachsen waren. Diese Schiffe waren groß genug viele Segel zu tragen, während ihre Bemannung mit denen der erwähnten kleinen Art in keinem Verhältniß stand. Obgleich von dreifach größerem Tonnengehalte führten sie doch nicht noch ein Mal so viel Leute als die Letzteren, und konnten demnach einen verhältnißmäßigen Theil der Ausrüstung derselben entbehren. Zuletzt ergaben sich ihre guten Eigenschaften deutlich; und hätten die Feindseligkeiten noch einige Zeit fortgedauert, so ist es wahrscheinlich, daß die große Art der Kriegsschaluppen für die passendsten Schiffe wären befunden worden, die das Land hätte anwenden können, in Ermangelung einer hinreichenden Macht, die Küste gänzlich vom Feinde zu säubern.

Digitized by Google

Zweites Kapitel.

Große Schiffe werden von Stapel gelassen. — Kreuzen des Adams. — Er wird in Brand gesteckt. — Kreuzen der Wasp. — Action zwischen der Wasp und dem Reindeer. — Die Wasp und der Avon. — Prisen der Wasp. — Verlust dieses Schiffes. — Kreuzen des Peacock. — Der Peacock und der Epervier. — Verfolgung des Peacock. — Kreuzen des Presidents.

Die Guerriere, 44 Kanonen, die erste Fregatte, welche die amerikanische Regierung seit dem Jahre 1801 zur See ausgerüstet, ward am 20. Juni 1814 zu Philadelphia von Stapel gelassen. Es war beschlossen, daß die Independence, 74 Kanonen, am nemlichen Tage zu Boston vom Stapel gelassen werden sollte, sie blieb jedoch unterwegs stecken. Am 20. Juli indeß ward sie gehörig in's Wasser gebracht: der erste Zweidecker, der je der amerikanischen Marine eigenthümlich gehörte, da der Amerikaner von 74 Kanonen, als er noch auf den Werften lag, dem Könige von Frankreich war abgetreten worden. Bald folgte die Java, 44 Kanonen, zu Baltimore. Commodore Rodgers ward für die Guerriere ernannt, Commodore Bainbridge für die Independence und Capitain Perry für die Java. Dieses waren die einzigen großen Schiffe, welche auf dem atlantischen Meere während des Krieges von Stapel gelassen wurden, obgleich auch die Kiele vom Franklin, 74 Kanonen, Washington, 34 Ka-

Digitized by Google

nonen und Columbia gelegt und die beiden ersten Schiffe auch wirklich flott gemacht wurden, der Franklin im Jahre 1815 und der Washington im folgenden Jahre.

Die neuen Kriegsschaluppen begannen im Laufe dieses Sommers in See zu gehen. Der Frolic, 18 Kanonen, Capitain Bainbridge, hatte nur eine kurze Carriere, indem er am 20. April 1814 vom Orpheus, 36 Kanonen, Capitain Pigot, bald, nachdem er in See gekommen, verfolgt und gekapert wurde. Es war keine Aktion dabei, da der Frolic während der Verfolgung die meisten seiner Kanonen über Bord geworfen hatte.

Der Adams, 28 Kanonen, war in Washington zu einer Kriegsschaluppe reduzirt und verlängert worden, so daß er, nach dem Gesetze von 1812, 28 Kanonen auf einem Verdecke haben konnte. Es gelang ihm, die feindlichen Schiffe in Lynnhaven-Bay, in der Nacht vom 18. Januar 1814, zu passiren, und zwar unter den Befehlen des Capitains Morris, eines Offiziers, dessen Carriere vom Range eines Cadetten aufwärts bis zu demjenigen, welchen er damals bekleidete, nachgewiesen worden. Der Adams wendete sich nach Osten, um der Spur der englischen Ostindienfahrer zu folgen, und machte verschiedene Prisen von keinem großen Werthe. Am 25. März indessen kaperte er den Ostindienfahrer Woodbridge. Während er Besitz davon nahm, klärte sich das Wetter auf und Capitain Morris sah sich gerade leewärts von 25 Segeln, mit zwei Kriegsschiffen, von welchen das eine,

Digitized by Google

ein großes Schiff, gerade auf ihn zukam. Die Prise wurde natürlicherweise in Stich gelassen und der Adams bis zum folgenden Tage verfolgt, wo der Feind seinen Cours wieder aufnahm. Der Adams setzte sein Kreuzen fort und lief in den Hafen von Savannah ein, um sich zu verproviantiren. Am 5. Mai ging er wieder unter Segel nach dem Mantilla-Riff, um dort das Jamaika-Convoy zu erwarten, welches unglücklicherweise in der Nacht vorbei passirte. Als er sich dessen versichert hatte, folgte er nach und bekam die Flotte zu Gesicht, ward jedoch von zwei Kriegsschiffen zurückgetrieben. Durch keinen Kunstgriff konnte auch Capitain Morris ein einzelnes Schiff abschneiden, indem sie in der möglichst geschlossenen Ordnung segelten und die begleitenden Kreuzer die größte Wachsamkeit an den Tag legten.

Der Adams stand nun nord- und ostwärts, unter dem Breitengrade von New-York, viel vom Eise und trüben Wetter erduldend. Am 3. Juli erreichte er die irländische Küste und am 4. trieb er zwei Schiffe in die Mündung des Schannon. Das trübe Wetter war ihm sehr entgegen und er richtete seinen Cours mehr südlich. Im 49° der Breite und 10° der Länge ward eine feindliche Fregatte auf der Leeseite entdeckt und eine scharfe Jagd begann nun. Bei Sonnenuntergang war die Fregatte schon fast in Schußweite und da der Wind leicht war, kappte der Adam seine Anker und warf zwei Kanonen über Bord. Im Laufe der Nacht trat eine Wind-

Digitized by Google

stille ein und Capitain Morris, welcher so viel zum Entkommen der Constitution beigetragen, nahm seine Boote in's Schlepptau. Da der erste Lieutenant des Herrn Adams, Wadsworth, Secondlieutenant des Capitains Hull bei jener denkwürdigen Gelegenheit gewesen, so benutzten diese beiden Offiziere während der Nacht ihre Zeit so wohl, daß mit Tagesanbruch der Feind fast zwei Meilen zurück war. Diese Anstrengung rettete augenscheinlich das Schiff, denn die Fregatte bewies sich als Schnellsegler und gab die Jagd nicht auf, bis der Adams, um 10 Uhr in der folgenden Nacht, seinen Cours änderte und entkam.

Bald darauf wurde der Adams abermals von zwei Fregatten, von denen die eine auf der Lee-, die andere auf der Luvseite, verfolgt. Das letztere dieser Schiffe blieb stets genau außer Schußweite während fast 24 Stunden, bis es ebenfalls durch eine Veränderung des Courses in der Nacht vermieden ward. Nahe zwei Monate lang war nun das Schiff in einer kalten, feuchten und nebeligen Atmosphäre gewesen, und der Skorbut fing an, sich an Bord zu zeigen. So viele Leute wurden von diesem schrecklichen Uebel ergriffen, daß Capitain Morris es für klug hielt, in einen Hafen einzulaufen. Um 4 Uhr Nachmittags, am 17. August, in sehr trübem Wetter, strandete aber der Adams an der Insel Haute, wurde jedoch durch Lichten wieder flott gemacht. Es fand sich indeß, daß er 9 Fuß Wasser in einer Stunde zog

Digitized by Google

glücklicherweise gelang es dem Capitain, das Schiff in den Penobscott, in Maine, bis Hampden, welches mehre Meilen oberhalb Castine liegt, hinauf zubringen.

Während so der Adams zum Ausladen bereit lag, ohne alle Bemannung, drang eine starke feindliche Expedition, aus Truppen und Kriegsschiffen bestehend, bis Hampden in den Fluß hinauf.

Eine kleine Abtheilung Milizen wurde versammelt und eine Batterie aus den Kanonen des Schiffes gebildet, um dieses zu beschützen; als jedoch die irregulairen Truppen wichen und die Matrosen und Marinesoldaten, die ersten ohne Flinten, in der Fronte dem feindlichen Feuer überließen, blieb nichts anders übrig, als das Schiff in Brand zu stecken und sich zurückzuziehen. Aller mit dem Schiffe verwandte Dienst wurde auf's ordentlichste und rühmlichste versehen, bis man einen Theil des Landes erreichte, wo die Leute unmöglich länger in einem Corps vereinigt bleiben konnten wegen der Entfernungen zwischen den einzelnen Wohnungen; die Leute theilten sich daher in kleine Parthien, die jede, so gut sie konnte, Portland erreichen sollte. Es verdient der Erwähnung, daß jeder Mann nach der Ordre sich wieder mit seinem Commandeur vereinigte, obgleich dazu ein erschöpfender Marsch von 200 Meilen nöthig war. Capitain Morris bewieß große Umsicht in diesen dringlichen Umständen, und die Herren Wadsworth, Madison, Parker und Beatty, die Lieutenants des Schiffs, Watson, der Anführer der

Marinesoldaten, und Rogers, der Zahlmeister, waren alle äußerst thätig und nützlich. Alle Offiziere und Leute des Adams scheinen in der That sich mehr denn gewöhnlich gut benommen zu haben. Ein Matrose und ein Marinesoldat fielen in die Hände des Feindes.

Das Schiff hatte während seines Kreuzens viele Prisen gemacht, von denen die meisten zerstört wurden.

Während der Adams auf diese Weise den Chancen der Verfolgungen und Schiffbrüche ausgesetzt war, segelte die Wasp, 18 Kanonen, Capitain Blakely, von Portsmouth N. H., zum Kreuzen aus. Dies war eine der bereits erwähnten neuen Kriegsschaluppen, und der Name des vom Poictiers genommenen Lieblingsschiffes ihm zugetheilt worden. Ein Brief des Capitain Blakely zeigte an, daß er am 1. Mai 1814, mit einem frischen Nordwest, auf der hohen See war. Er bestrich die Küste und war bald am englischen Kanale, wo er die vom Argus verübten Verheerungen fortsetzte. Die Lage des Schiffes verlangte nun die äußerste Wachsamkeit, da es dem Feinde fast auf dem Fuße folgte. Ein Viertel nach 4 Uhr, am 24. Juni 1814, entdeckte die Wasp, unter dem 48° 36′ N. Breite und 11° 15′ W. Länge kreuzend, zwei Segel in kleiner Distanz von der Leeseite. Das Wetter war schön, der Wind leicht und das Wasser äußerst ruhig für jene See. Nachdem die Jagd bereits begonnen, zeigte sich noch ein fremdes Segel auf der Windseite, worauf das Schiff sogleich unter den Wind

Digitized by Google

gebracht wurde, um ihm nahe zu kommen, da es augenscheinlich für das amerikaniſche Schiff am gerathenſten war, den Gegner zu wählen, der am beſten auswärts war. Um zehn Uhr zeigte das verfolgte Schiff engliſche Farben und fing an, Signale zu geben. Des Mittags wurden ſeine Signale erwiedert und es feuerte einen Kanonenſchuß ab. Die Waſp ging nicht in die Windvierung vor 15 Minuten nach ein Uhr, und bald darauf wendete Capitain Blakely, in der Meinung, dem verfolgten Schiffe in den Wind kommen zu können. Der Fremde wendete indeß gleichfalls und entfernte ſich etwas, ohne Zweifel, um den Wind für ſich zu behalten. Die Waſp zeigte nun ihre Flagge und feuerte eine Kanone ab. Der Feind, eine große Kriegsbrigg, erwiederte dieſe Herausforderung trotzig. Alſobald richtete die Waſp ihre leichten Segel und wendete auch, während der Engländer ſeine Lage vor dem Winde noch immer behauptete und zum Treffen heranſegelte.

Siebenzehn Minuten nach 3 Uhr war der Feind auf der Windſeite der Waſp in einer Entfernung von 60 Yards, und feuerte nun den erſten Schuß aus einer Zwölfpfündigen Caronade, die auf einem Bramſegel-Vordercaſtell ſtand. Zwei Minuten ſpäter feuerte er wieder; und ſo wiederholten ſich die Schüſſe, bis die Kanone fünf Mal beſonnenerweiſe auf die Waſp abgefeuert worden, dazu noch die kurze Entfernung und die ungewöhnlich ruhige See. Während dieſer ganzen Zeit konnte die Waſp keine Ka-

Digitized by Google

none in Richtung bringen, und da Capitain Blakely sah, daß der Feind sehr langsam vorwärts rückte, legte er das Steuer und gab eine halbe Ladung, von hinten nach vorn feuernd, wie die Kanonen trugen. Er geyte nun sein Schönfahrsegel auf, und da die Schiffe sehr nahe waren, traf nothwendig jeder Schuß. Das Feuer war jedoch zu schwer zum Aushalten und 40 Minuten nach 3 Uhr legte sich ihre Steuerbord-Seite an. Nun machten die Engländer verschiedene Versuche, die Wasp zu entern, allein obgleich ihr Capitain sie persönlich anführte, wurden sie stets kräftig und ohne Verwirrung zurückgetrieben. Zwei oder drei verzweifelte Versuche, allein alle mit dem nämlichen Mangel an Erfolge, waren bereits unternommen, als um 44 Minuten nach 3 Uhr Capitain Blakely den Befehl gab, an Bord des Engländers zu gehen, und in einer Minute war seine Flagge gesunken. Von Seiten des Feindes währte dieser Kampf 28 Minuten; von Seiten der Wasp 19 Minuten einschließlich der zum Entern verwendeten Zeit.

Die Prise war seiner britischen Majestät Kriegsschaluppe Reindeer von 18 Kanonen, Capitain Manners. Der Reindeer war eine gewöhnliche Zweiunddreißigpfündner-Brigg, jedoch als er genommen war, bestand seine Armirung, wie beim Peacock, aus vierundzwanzigpfündigen Caronaden. Er trug 18 Kanonen, außer der Caronade des Vordercastells, und hatte eine Bemannung von 118 Seelen an Bord. Sein Verlust bestand

Digitized by Google

in 25 Getödteten und 42 Verwundeten, worunter 10 gefährlich. Unter den Erſchlagenen war Capitain Manners; und der erſte Lieutenant und der Schiffsführer waren verwundet. Die Waſp hatte 5 Getödtete und 22 Verwundete. Zwei Cadetten, die beide in der Folge ſtarben, waren unter den Letzteren. Der Reindeer wurde im engen Sinne des Wortes in Stücke gehauen bis auf die Luken; denn alle obern Theile, Boote, Reſerve-Sparren waren nur ein Wrack. Als ſich am nächſten Tag ein leichter Wind erhob, fiel ſein Vordermaſt. Die Waſp erhielt ſechs Ladungen in's Holzwerk und wurde mit Kugeln angefüllt. Indeß erlitt ſie erſt ihren hauptſächlichſten Verluſt an Leuten, als ſie die Verſuche zum Entern zurückwieß.

Es iſt ſchwer zu ſagen, welches Schiff ſich in dieſem kurzen aber heißen Kampfe am beſten benahm. Die Offiziere und Leute der Waſp entwickelten die höchſte Ausdauer, eine kaltblütige Thätigkeit und eine bewundernswerthe Disciplin. Eilf Minuten lang ertrugen ſie das Feuer eines Zwölfpfündners, welcher in einer Entfernung von 60 bis 30 Yards Kugeln und Kartätſchen ausſpie, mit einer Subordination und Ruhe, die nicht wohl übertroffen werden konnten; und als es begann, war ihr eigenes Feuer fürchterlich. Die Verſuche, ihr Schiff zu nehmen, wurden mit Leichtigkeit und Kaltblütigkeit zurückgewieſen, und als der Befehl, an Bord des Feindes zu gehen, ertheilt worden, wurde ihm mit Ent-

Digitized by Google

schiedenheit und Schnelle Folge geleistet. Während der ganzen Affaire entwickelte das Schiff auf's Deutlichste die Eigenschaften, welche ein Kriegsschiff am meisten bezeichnen, und die Resultate seiner Anstrengungen ergaben sich nach diesem Verhältnisse. Dessenungeachtet glaubt man, daß das Schiff ungewöhnlich viele Leute an Bord hatte, welche zum ersten Male zur See waren.

Auf der andern Seite ist der Angriff des Reindeer gewöhnlich betrachtet worden als der ehrenvollste für den Feind von allen, die in diesem Kriege vorfielen. Es ist kaum möglich, daß die Engländer ein Schiff vom Aeußern und der Bauart der Wasp für einen Freibeuter halten konnten; und indem Capitain Manners mit ihr anknüpfte, mußte er wohl wissen — wie Capitain Allen vom Argus — daß er mit einem mächtigern Schiffe als das seine eine Action beginne. Die Art, wie er sich näherte, war eines Offiziers auf's Vollkommenste würdig; und als er die Hoffnungslosigkeit entdeckte, gegen das Feuer aufzukommen, dem er sich so plötzlich und so unerwartet ausgesetzt sah, war die Entschiedenheit und Tapferkeit, mit der er versuchte, das Glück des Tages durch Entern zu verbessern, auf's Rühmlichste für sein militärisches und persönliches Verdienst. Man ist der Meinung, daß der Feind versucht habe sich zu überreden, daß der Chesapeake durch überlegenere Tapferkeit im Handgemenge genommen worden sei, ein, wie schon bemerkt worden, in Großbritannien so allgemein verbreiteter Irrthum, daß

Digitized by Google

er den englischen Offizieren in Amerika häufig ernste Unglücksfälle zugezogen; und es ist möglich, daß der Commandeur des Reindeer auch von seiner Mannschaft, die vorzüglicher denn gewöhnlich gewesen sein soll, geglaubt habe, sie könne die Wasp auf diese Weise nehmen. Das Resultat zeigt den Unterschied zwischen einer gut befehligten und einer Mannschaft ohne Führer, verringert aber nicht im Geringsten das Verdienst des englischen Offiziers, dessen persönliches Benehmen in dieser Affaire als preisenswerth im höchsten Grade beschrieben wird *).

Capitain Blakely gab einen Theil seiner verwundeten Gefangenen an Bord eines neutralen Schiffes und richtete seinen Curs nach Lorient, wo er am 8. Juli mit den übrigen ankam. Die Prise ward verbrannt, wegen der großen Gefahr der Wiederwegnehmung.

Nachdem sie bis zum 27. August im Hafen aufgehalten worden, segelte die Wasp wieder zum Kreuzen aus. Nach wenigen Tagen waren schon wieder zwei Prisen gemacht und am 1. September schnitt sie ein mit Flinten und Kriegsvorräthen beladenes Schiff von einem Convoy von

*) Capitain Manners erhielt vor dem Versuche zu entern, drei Wunden; ein Schuß hatte fast die Waden von beiden Beinen weggenommen. Als er entern wollte, sprang er in das Tauwerk seines eignen Schiffes, ward jedoch an den obern Theil des Kopfes von zwei Flintenkugeln getroffen, die bis in's Kinn fuhren. Sein Schwert schwenkend, fiel er todt nieder auf sein eignes Verdeck.

Digitized by Google

10 Segeln ab, welche unter dem Schutze der „Armada,“ 74 Kanonen, waren, wurde jedoch vom Feinde vertrieben bei dem Versuche, ein zweites Schiff zu nehmen. Am Abend desselben Tages wurden 4 Segel fast zu gleicher Zeit gesehen, von welchen zwei an der Backbord- und zwei an der Steuerbord-Seite des Schiffes. Da die Letzteren am weitesten windwärts, richtete sich die Wasp gegen das nächste derselben im Ostwinde. Um 7 Uhr Abends begann das verfolgte Schiff mit Flaggen, Laternen, Raketen und Schüssen Signale zu geben. Die Wasp kümmerte sich darum nicht, sondern näherte sich eifrig. Um 20 Minuten nach 9 hatte sie den Feind an ihrem Leebord, in Sprachrohr-Distanz, und eine Kanone ward auf ihn abgefeuert. Der Schuß wurde erwiedert, Capitain Blakely nahm sein Steuerruder auf und passirte leewärts, fürchtend, der Feind möchte zu entkommen suchen, denn es blies ein frischer Wind und das Schiff lief 10 Meilen gerade. Dies war nun leicht ausgeführt, da der Feind über den Charakter der Wasp noch immer in Zweifel war und beide Schiffe sich anriefen. Sobald der Amerikaner jedoch die gewünschte Position gewonnen hatte, gab er eine volle Ladung und eine warme Action begann um 29 Minuten nach 9 Uhr. Das Feuer war schnell und heftig, trotz der gewöhnlichen Verlegenheiten der nächtlichen Kämpfe Um zehn Uhr hatte das Feuer des Feindes aufgehört, die Dunkelheit und das Wellenschlagen des Meeres waren sehr bedeutend und Capitain Blakely rief an, um zu er-

Digitized by Google

fahren, ob er sich ergeben habe. Die Antwort war bejahend und die Wasp ließ ein Boot in's Meer, um Besitz zu nehmen. Ehe jedoch dieses das Wasser berührte, ward, wie der Kampf sich verzog, ein anderes Schiff bemerkt, welches schnell herankam; das Boot wurde sogleich wieder eingenommen, die Leute an die Kanonen geschickt und das Schiff in Bereitschaft gesetzt, den zweiten Gegner zu empfangen. Um 36 Minuten nach 10 Uhr wurden noch zwei Segel gesehen, und die Nothwendigkeit erheischte nun, die Prise aufzugeben.

Die Wasp zog nun ihr Steuer auf und das Schiff ging im Winde, um frische Brassen einzureffen und in der Hoffnung, das nächste Schiff von seinen Gefährten abzuziehen. Dieses setzte seine Jagd fort, bis es der Wasp ganz nahe kam, kneifte ihr den Wind ab, gab eine volle Ladung und machte Versuche, sich dem gekaperten Schiffe zu nähern, welches jetzt Nothschüsse abfeuerte. Es wäre für das Schiff leicht gewesen, sich an die Wasp anzulegen, allein die dringende Ladung seines Gefährten hielt es wahrscheinlich hiervon ab.

Da die Wasp ihre Prise so plötzlich verließ, konnte sie auch ihren Namen und Verlust nicht erfahren. Sie selbst hatte nur 2 Getödtete und einen Verwundeten, und zwar durch einen Pfropfen, ein Umstand, der beweist, in welcher Nähe der Kampf geführt worden. Sie erhielt vier Ladungen in's Holz, war voller Kugeln und hatte im Segelwerk sehr gelitten. Alles was Capitain Blakely über

Digitized by Google

seinen Gegner angeben konnte, war seine Meinung, daß es eine der größten Briggs der englischen Marine gewesen. Die vier Schüsse, welche die Wasp in's Holz erhielt, wogen jeder gerade 32 Pfund. Die Brigg hatte viele Leute in ihren Masten und schien auch sonst stark bemannt. *)

Es ist nun bekannt, daß das von der Wasp gekaperte Schiff der Avon war, 18 Kanonen, Capitain Arbüthnot. Die Brigg, welche die Wasp verfolgte und auf sie feuerte, war der Castilian, 18 Kanonen, und eines der andern gesehenen Schiffe war auch ein Kreuzer. Der Avon hatte so sehr gelitten, daß er sank, und nur mit großer Mühe konnten die andern Schiffe seine Leute retten. Nach einigen Berichten jedoch gingen einige der Verwundeten verloren. Der Verlust an Leuten an Bord des Avon ist nicht genau bekannt, da die Angaben zwischen 40 und 50 schwanken. Das Schiff ward auf merkwürdige Weise

*) Capitain Blakely fügt hinzu, daß des Feindes Geschoß 1¾ Pfd. mehr wog als irgend eines an Bord der Wasp. Demnach würde das 32pfündige Geschütz der Wasp ungefähr 30 Pfd. wiegen, und war wahrscheinlich dem Verhältnisse nahe, welches alle amerikanischen Geschosse jener Zeit zu ihrem Nominal-Gewichte hatten. Es folgt daraus, daß in dieser Action das Metall des Feindes ungefähr 2 Pfd. pr. Kanone schwerer war als das der Wasp, während in der Action mit dem Reindeer das Metall der Wasp nur 6 Pfd. pr. Kanone schwerer als das ihres Gegners war. In beiden Fällen sind die langen Kanonen ausgenommen, indem die amerikanischen Schiffe wahrscheinlich von vorne schwereres Geschütz trugen als die englischen.

Digitized by Google

mitgenommen. Es soll, mit den gewöhnlichen leichten Kanonen am Bug, achtzehn 32pfündige Kanonen geführt und eine Bemannung von 120 Mann gehabt haben.

Capitain Blakely's Benehmen bei dieser Gelegenheit war gleich verdienstvoll als das in der vorhergehenden Action bewiesene, wozu noch kam, daß er einen Feind unter Umständen angriff, die ihn glauben ließen, daß dessen Gefährten in der unmittelbaren Nähe wären. Dieses feste, eines Offiziers würdige Benehmen, durch welches der Avon zerstört worden, und die Kaltblütigkeit, mit der er sich bereit machte, mit dem Castilianer anzuknüpfen, innerhalb zehn Minuten, nachdem der erste Gegner besiegt worden, sind die besten Lobsprüche auf dieses Offiziers Charakter und Geist, wie auf die Schule, in der er gebildet worden.

Die Action zwischen der Wasp und dem Avon fiel vor am 1. September 1814 (See-Zeit), im 47° 30′ N. der Br., und 11° W. der Länge. Am 12. September im 28° 2′ N. der Br. und im 14° 58′ W. der Länge, nahm das erstere Schiff die Brigg Three Brothers und sank sie Am 14. September, im 37° 22′ N. der Br. und 14° 53′ W. der Länge nahm es die Brigg Bachus und sank sie. Am 21. September, im 21° 12′ N. der Br. und 14° 56′ W. der Länge, nahm sie die Brigg Atalanta, 8 Kanonen, mit 19 Leuten. Da dies eine werthvolle Prise war, wurde Mr. Geisinger, einer der Midshipmen der Wasp, an Bord derselben nach Amerika geschickt. Die

Digitized by Google

Atalanta kam am 4. November pünktlich zu Savannah an und brachte die letzte directe Nachricht von dem bedauerten Blakely und der Wasp. Auf verschiedene Weise wurde die Art erzählt, in der er wahrscheinlich verloren ging, allein nichts, was für authentisch gehalten werden könnte, wurde in Erfahrung gebracht. Es wird gesehen werden, daß das Schiff bis in die Nähe der Azoren nach Süden kam, als Mr. Geisinger es verließ, und es kreuzte wirklich zwischen diesen Inseln und der Straße von Gibraltar, als Capitain Blakely seinen letzten Brief schrieb. Es existirt ein Gerücht, daß eine englische Fregatte, sehr hart mitgenommen und mit einem schweren Verlust an Leuten um jene Zeit in den Hafen von Cadix einlief und berichtete, daß sie so von einer großen amerikanischen Corvette mitgenommen worden, die während der Nacht so plötzlich verschwunden sei, daß sie wohl untergegangen sein müsse. Für diese Erzählung läßt sich keine authentische Quelle nachweisen. Nach einem andern Bericht war das Schiff an der afrikanischen Küste gestrandet, und eine kurze Zeit lang glaubte man, daß seine Leute bei den Arabern gefangen seien. Wahrscheinlich wurde die Wasp in einem Sturme oder durch einen Windstoß vom Meere verschlungen, obgleich sie auch durch irgend einen andern Zufall verloren gegangen sein kann. Ein Kriegsschiff, insbesondere, läuft immer eine große Gefahr, durch sein Pulvermagazin, und da bekanntlich Schiffe im Hafen schon in die Luft flogen, so ist es auch wahrscheinlich, daß einigen,

Digitized by Google

welche plötzlich verschwanden, dasselbe Unglück auf offener See zustieß.

Wenige Jahre, nachdem man die letzte directe Nachricht von diesem tapfern Schiffe erhalten, ereignete sich ein Vorfall, welcher plötzlich und lebhaft das Interesse des Publikums, das nach und nach zu einer trauernden Sympathie mit den Freunden der Verlornen geworden, wieder neu aufleben machte. Man erinnert sich, daß der wirkliche Lieutenant M'Knight und Mr. Lyman, ein Obersteuermann, beide vom Essex, von Capitain Gillyar ausgewechselt und in der Phöbe nach Rio Janeiro geführt wurden, um dort einiges zum Verdammungsausspruche über die amerikanische Fregatte Nöthige zu bezeugen. Nachdem diese Herren einige Zeit in Brasilien gewesen, betraten sie eine nach England bestimmte schwedische Brigg als Passagiere, als das einzige Mittel, nach Hause zurückzukehren. Eine lange Zeit verging ohne alle Nachricht von M'Knight und seinem Gefährten; es wurden Nachforschungen angestellt, welche zur Gewißheit führten — was auch später der aufgefundene Führer der schwedischen Brigg durch sein Logbuch und andere Documente bewies — daß dieser die Wasp getroffen und seine beiden Passagiere die Gelegenheit ergriffen hätten, wieder unter amerikanische Flagge zu kommen. *)

*) Auszug aus dem an Bord der schwedischen Brigg Adonis geführten Tagebuche, während einer

Der Peacock, 18 Kanonen, Capitain Warrington, ging von New-York im März 1814 in See und ging südwärts

---

Reise von Rio de Janeiro nach Falmouth, im Jahre 1814.

„August, den 23. — Abfahrt von Rio de Janeiro; Stephen Decatur M'Knight und James Lyman, Passagiere nach England.

„October, den 9. 18° 35′ N. der Br. und 30° 10′ W. der Länge, Seerechnung, um 8 Uhr des Morgens entdeckten wir ein fremdes Segel, welches auf uns Jagd machte und mehre Schüsse abfeuerte; es kam sehr rasch auf uns zu. Um 10½ Uhr war es herangekommen, ein Offizier in englischer Doctor Uniform kam an Bord; das Schiff hisste gleichfalls die englische Flagge auf. Der Offizier prüfte meine Schiffspapiere u. s. w., so wie auch die Briefstaschen, und nahm aus einer derselben einen Brief an die Proviantkammer in London. Wie er sah, daß ich zwei amerikanische Offiziere an Bord hatte, verließ er sogleich das Schiff und ging an Bord der Corvette zurück; er kam kurz darauf wieder, nahm die amerikanischen Herren mit und ging zum zweiten Male an Bord der Corvette zurück. In ungefähr einer halben Stunde kehrte er mit den Herren M'Knight und Lyman zurück, und sie sagten mir, das Schiff sei die Corvette der Vereinigten Staaten, die Wasp, unter Capitain Bleaky, oder Blake, komme aus Frankreich, wo sie frische Vorräthe eingenommen, und habe kürzlich den Reindeer, eine englische Corvette, in den Grund gebohrt, so wie auch ein anderes Schiff genommen, welches gesunken sei, ohne daß sie einen einzigen Menschen hätten retten oder den Namen des Schiffes hätten erfahren können — daß die Herren Knight und Lyman nun beschlossen hätten, mich zu verlassen und an Bord der Wasp zu gehen. Sie bezahlten mir ihre Passagier-Dollars zu 5 *s.* 9 *d.*, und nachdem die Corvette ihr Gepäck eingenommen, segelte sie nach Süden weiter. Kurz nachdem wir uns getrennt hatten, fand ich, daß Lieutenant M'Knight seinen Schreibepult vergessen hatte;

Digitized by Google

bis zu den großen Idaats-Inseln, in jener Gegend längs der Küste von Florida bis zum Cap Carnaveral kreuzend.

---

und ich machte der Wasp sogleich Signale zum Rückkehren und segelte auf sie zu; als sie meine Signale bemerkte, kehrte sie um und schickte ihr Boot zum Abholen des Schreibepultes; nachdem sendeten sie mir eine Logleine und einige andere Geschenke und setzten alle Segel bei in der Richtung nach der Linie; und ich habe Grund zu glauben, wegen des Convoy's, der am vorherigen Dienstag vorbei passirt war."

Das ist die letzte Nachricht von der Wasp. Sie ist 16 Tage jünger, als die von der Prise mitgebrachte und placirt das Schiff ungefähr 900 Meilen südlicher und 600 Meilen westlicher, als da Mr. Geisinger sie verließ. Es ist fast sicher, daß Capitain Blakely beabsichtigte, nach dem spanischen Festlande zuzusteuern und Westindien zu passiren, um nach seinen Ordres einen südlichen Hafen zu erreichen. Es existirt nur noch ein Gerücht in Betreff dieses Schiffes, das irgend einen Anschein von Wahrscheinlichkeit hat. Es wird gesagt, daß zwei englische Fregatten in der Nähe der südlichen Küste eine amerikanische Corvette verfolgten, ungefähr um die Zeit, wo die Wasp hätte ankommen sollen, und daß die drei Schiffe von einem heftigen Windstoße getroffen wurden, in dem die Corvette plötzlich verschwand. Es ist durchaus nichts Außerordentliches, daß einem Schiff dieser Bauart ein Windstoß gefährlich werden konnte, besonders wenn es mit Segeln beladen ist, um einem Feinde zu entgehen; sehr auffallend wäre es jedoch, wenn man dann keine Spuren im Ocean oder an die Küste treibend entdecken sollte. Das Gerücht, gleich dem von dem Gefecht mit der Fregatte, hat wahrscheinlich keine Begründung.

Capitain Blakely war ein Bürger von Nord-Carolina. Die vorbereitende Bildung für seinen Stand erhielt er an der Universität seines eigenen Staates, und am 5. Februar 1800 trat er in die Marine ein. Er war im Mittelmeere unter Preble, und sah vom Dienste so viel wie gewöhnlich die Offiziere seines

Digitized by Google

Am 29. April, 27° 47′ N. der Breite, 80°, 9′ der Länge, wurden drei Segel unter'm Winde entdeckt, unter Convoy einer großen Kriegsbrigg. Die Kaufahrtei-Schiffe wendeten sich nach O. N. O. und die Brigg richtete ihren Curs auf das amerikanische Schiff. Bald waren die beiden Schiffe Seite an Seite, und ein hitziger Kampf begann. Der Peacock erhielt zwei 32pfündige Schüsse in die untere Fockraa bei der ersten Lage des Feindes, was die Vordersegel fast unnütz machte und ihn zwang, einen weitern Spielraum für's Gefecht zu gewinnen, wodurch vieles Manövriren verhindert und der Kampf eigentlich nur durch

---

Ranges. Sein erstes Commando war die Enterprise, und sein zweites und letztes, das Schiff in dem er verunglückte. Er war verheirathet und hinterließ ein einziges Kind, eine Tochter, welche erziehen zu dürfen die Regierung von Nord-Carolina um die Erlaubniß ansuchte. Er erreichte das Alter von 33 Jahren. Dieser Offizier erfreute sich eines trefflichen Rufes im Dienste, den seine kurze Carriere als Commandeur auch vollkommen rechtfertigte. Es ist nicht zu zweifeln, daß, wäre er am Leben geblieben, er die höchsten Ehren seines Standes erreicht hätte. Jedoch auch so haben wenige Offiziere noch einen bessern Namen hinterlassen.

An Bord der Wasp starben mit Capitain Blakely die Lieutenants Reilly, Tillinghast und Baury. Reilly und Baury waren Cadetten in der Constitution, als sie die Gueurriere und Java nahm, und nachdem sie vier Kämpfe mit dem Feinde glücklich bestanden, war es ihr hartes Loos, auf die vermuthete Weise zu sterben. Tillinghast bewies sich thätig, als der Boxer genommen wurde, und war ein trefflicher Offizier. Der gegenwärtige Capitain Geisinger war der einzige Offizier der Wasp, welcher gerettet wurde.

Digitized by Google

Kanonen entschieden wurde. Nach 42 Minuten ergab sich der Feind, worauf Besitz von ihm genommen ward.

Die Prise war seiner britischen Majestät Brigg „Epervier," 18 Kanonen; Capitain Wales. Der Epervier hatte enorm gelitten, indem er 48 Schüsse in's Holz erhalten, an Getödteten und Verwundeten hatte er 22 Mann. Seine große Stange lag über der Seite, seine lange Stange war weggeschossen und sein Vordermast zerrissen und im Kielraum standen fünf Fuß Wasser. Der Peacock hatte sehr wenig gelitten, hauptsächlich in der Fockraa, der Körper des Schiffes ging fast leer aus, keine Kugel traf ihn. Niemand wurde getödtet und nur zwei Mann verwundet.

Der Peacock war ein schwereres Schiff als der Epervier, während wie gewöhnlich der Unterschied im Verluste unendlich größer war, als der in der Stärke. Das Metall war nominell dasselbe: wenn aber das Geschoß des Peacock das gleiche Verhältniß des Gewichtes als das der Wasp, wie bekannt ist, hatte, so gab er in einer vollen Lage nur 20 Pfund Metall mehr als sein Gegner. Der Epervier führte achtzehn 32pfündige Caronaden und wie es fast scheint hatte er keine Vorderkanonen; seine Bemannung bestand aus 128 Leuten. An Bord dieses Schiffes wurden 118,000 Dollars in Münze gefunden.

Eine Stunde, nachdem die Retraite von den Kanonen geschlagen worden, hatte der Peacock seine Fockraa wieder und war in allen Beziehungen wieder kampffertig.

Digitized by Google

Ungefähr um 11 Uhr des Morgens ergab sich der Epervier, und bei Sonnenuntergang konnte er wieder Segel tragen. Nur die größten Anstrengungen konnten ihn indeß anfänglich vom Sinken abhalten.

Mr. J. B. Nicholson, der erste Lieutenant auf dem Peacock, ward mit Führung der Prise beauftragt und beordert, sich so gut als möglich nach Savannah durchzuschlagen. Die südliche Küste war damals sehr vom Feinde heimgesucht, und da Capitain Warrington wußte, daß ihm jeden Augenblick ein neuer Kampf bevorstand, beschloß er, seine Prise in einen Hafen zu führen. Am Abend des 20. Aprils, also am Tage der Action, gingen die beiden Schiffe zusammen unter Segel, und am nächsten Tage waren sie vor der Amalien-Insel, als zwei Fregatten nördlich und leewärts entdeckt wurden.

Auf Mr. Nicholsons Verlangen nahm nun Capitain Warrington alle Leute von der Prise, bis auf den Erstgenannten und 13 Offiziere und Leute, mit dem Vorhaben, sie nach St. Mary zu schicken und mit dem Peacock südwärts zu gehen, um den Feind von der Küste wegzulocken. Dieser Plan glückte, und am nächsten Tag befreite sich der Peacock von der verfolgenden Fregatte. Der Epervier indeß traf auf die andere Fregatte, während er längs der Küste nach Savannah segelte, und da er sich in seichtem Wasser und bei schwachem Winde dicht beihielt, so bemannte der Feind seine Boote und schickte sie zur Verfolgung ab. Einen Moment lang war die Prise in großer Gefahr, in

Digitized by Google

die Hände ihrer Verfolger zu fallen, denn die Boote kamen in ihrem Kielwasser ganz nahe heran. In dieser kritischen Lage verfiel Mr. Nicholson auf eine List, um sie fern zu halten. Er gebrauchte die Trompete, als wenn sein Schiff voller Leute wäre, und als die Boote am nächsten waren, gab er sehr laut die Ordre, eine Vierung zu machen, um eine volle Ladung zu geben. Dieser Anschein von Kampffertigkeit schüchterte den Feind ein, der seinen Versuch in einem Momente aufgab, wo er den Epervier mit wenigem oder gar keinem Verluste hätte nehmen können. Am 1. Mai kam die Brigg wohlbehalten in Savannah an und am 4. kam auch der Peacock. Mr. Nicholsons Festigkeit und Klugheit wurden sehr belobt.

Bald hierauf segelte der Peacock wieder ab, um in den feindlichen Gewässern, dem Biscaischen Meere, an der portugiesischen Küste und unter den Inseln zu kreuzen, wobei er seinen Curs beständig veränderte, um die englischen Geschwader zu vermeiden. Nachdem er die besten Theile des atlantischen Oceans zum Kreuzen passirt hatte, kehrte er mit Ende October nach New-York zurück, ohne einen Feind getroffen zu haben, der hinreichend stark gewesen wäre, um sich mit ihm zu messen. Er hatte indessen 14 Kauffahrer genommen.

Der President von 44 Kanonen, unter den Befehlen des Commandanten Rodgers, und der Congreß von 38 Kanonen, unter dem Befehle des Capitain Smith, kreuzten noch immer, und zwar mit einem auffallenden Man-

Digitized by Google

gel an Glück, wenn man die Verdienste ihrer Führer bedenkt. Diese beiden schönen Fregatten durchsegelten das nördliche Weltmeer in den verschiedensten Richtungen, in Gesellschaft und allein, und doch hatte keine je das Glück, auf einen Feind zu treffen, der hätte zum Gefechte gebracht werden können. Das letztere Schiff ging sogar noch südlich vom Aequator und kreuzte einmal acht Monate lang, allein sein Glück besserte sich nicht.

Auf einem dieser Züge nahm Commandant Rodgers einen feindlichen Kriegs-Schooner, genannt der Highflyer, indem er ihn durch einen Kunstgriff in's Bereich seiner Kanonen brachte, und das war das einzige englische Kriegsschiff, welches er nahm, während er dieses Schiff führte.

Frühe im Februar 1814 kehrte der President von einem Zuge, der 75 Tage lang gewährt hatte, zurück, und ein kurzer Bericht über denselben wird zeigen, auf welche Weise dieses Schiff Gelegenheit suchte, den Feind zu treffen oder wenn es gegen denselben den Kürzern zog. Es segelte von Providence im December 1813 ab und wendete sich süd- und ostwärts, nach dem 38° der Länge W. und 18° N. der Breite. Hier jagte es zwei große Schiffe, in der Meinung, daß das eine ein Indienfahrer und das andere eine Fregatte wäre; es zeigte sich jedoch, daß beide Fregatten wären und das Gejagt werden hielt nun am President. Bei dieser Gelegenheit schoß das nächste Schiff über den Amerikaner hin, und sein Gefährte war ganz nahe. Commandant Rodgers wendete sich nun gegen

Digitized by Google

Barbados, und nachdem er einige Zeit lang nach einem Convoy gekreuzt hatte, passirte er die Inseln durch die Mona-Enge nach dem Continente hin, und sondirte oberhalb St. Augustine mit dem Senkblei. Von diesem Punkte ging das Schiff nördlich, sich so nahe, als es nur das Wasser erlauben wollte, an die Küste haltend, bis es in die Nähe von Charleston kam. Den ganzen Tag außerhalb der Barre bleibend, folgte Commandant Rodgers seinem Curs weiter nördlich an der Küste hin, bis nach Sandy Hook. Da dies ein förmliches Spießruthenlaufen durch den Feind hin war, so wurden auch viele Kreuzer, aber immer im Geschwader gesehen, oder in andern Umständen, die einen Kampf unmöglich machten.

Drittes Kapitel.

Eine englische Macht sammelt sich an der amerikanischen Küste. — Kleine Gefechte in der Chesapeake-Bai. — Capitain Barney's Flottille. — Schlacht bei Bladensburg. — Zerstörung von Schiffen auf den Werften. — Versuche mit Brandern. — Tod des Generals Ross. — Angriff zu Wasser. — Ende der Kriegführung im Chesapeake. — Capitain Barney.

Der allgemeine Friede, welcher durch den Fall Napoleon's so plötzlich in Europa eintrat, machte es England möglich, große Verstärkungen an Schiffen und Truppen nach Amerika zu senden. Regimenter, welche aus Spanien nach Frankreich kamen, wurden zu diesem Zwecke in

Digitized by Google

der Loire eingeschifft; und eine Landmacht von mehr als 30,000 Mann war bald im Innern oder an der amerikanischen Küste gesammelt. Auch die Schiffe wurden sehr vermehrt, uud es scheint fast, daß dies eine Zeit war, wo manche in England sich mit dem Glauben schmeichelten, man könne nun der Republik Bedingungen stellen, die wenigstens ihr Territorium verkleinerten, wenn sie auch nicht ihre Unabhängigkeit angriffen. Zwei verschiedene Plane scheinen nun für die weitere Kriegführung adoptirt worden zu sein. Der eine bezweckte Eroberungen, der andere die Verwüstung der Küste und alles, was sonst noch einen Bürgerkrieg charakterisirt.

Zur Förderung der letzten Absicht wurde eine bedeutende Streitmacht an Schiffen und Truppen anfangs Sommers in den Gewässern der Chesapeake-Bai versammelt, und der Feind versuchte nun Unternehmungen von größerer Wichtigkeit, die ruhmvoller für seine Waffen waren, als viele seiner bisherigen gegen kleine vertheidigungslose Dörfer. Der Krieg von 1813 hatte die Regierung veranlaßt, eine größere Macht im Chesapeake zu versammeln, als ursprünglich beabsichtigt war und Capitain Joshua Barney, der Offizier, dessen Namen bereits rühmlich gedacht worden, als desjenigen, welcher den General Monk gefangen genommen, wurde an die Spitze gestellt. Die Schiffe der Flotille unter den Befehlen des Capitain Barney, waren großentheils Barken, schwere Kanonen führend,

Digitized by Google

obgleich auch einige Galeeren und ein oder 2 Schooner darunter waren.

Es würde die Grenzen dieses Werkes überschreiten, wollten wir einen ausführlichen Bericht über all' die Scharmützel, die der Raubkrieg der Engländer im Chesapeake veranlaßte, geben; man ist es jedoch den gegen sie verwendeten Offizieren und Soldaten schuldig, eine leichte Contour davon zu entwerfen. Bei verschiedenen Gelegenheiten hatten Detachements von den Schiffen Conflikte mit einzelnen Milizenhaufen oder bewaffneten Bürgern, die oft vom Glücke begünstigt wurden. Obgleich wir den Ereignissen dadurch etwas vorgreifen, mögen wir erwähnen, daß in einem dieser Scharmützel Capitain Sir Peter Parkey, vom Menelaus, getödtet und seine Leute auf ihre Schiffe zurückgetrieben wurden. Bei mehren andern Gelegenheiten wurden Boote mit ihren Bemannungen genommen, wobei die Landleute oft eine, regelmäßigen Soldaten würdige Kaltblütigkeit und Tapferkeit bewiesen. Im Ganzen indessen gab den Engländern ihre Ueberzahl und ihre Geschicklichkeit, Zeit und Ort des Angriffs zu wählen, den Vortheil, und gewöhnlich waren sie daher glücklich.

Die Gegenwart der Flotille des Capitain Barney zwang den Feind, mehr auf seiner Hut zu sein und seine kleinen Schiffe wagten sich nicht mehr so leicht in seichtes Wasser bei Windstillen oder leichten Winden. Am 1. Juni verließ dieser thätige und kühne Offizier mit dem Skorpion,

Digitized by Google

zwei Kanonenbooten und mehren großen Barken den Paturent, um zwei Schooner zu jagen. Durch den Gebrauch von Petschen war er ihnen schon ganz dicht auf der Ferse, als ein großes Schiff südwärts entdeckt wurde. Gerade in diesem Momente schlug der Wind um, der frisch und stürmisch wurde und den Feind windwärts traf. Der Flottille wurden Signale gegeben, in den Paturent zurückzukehren, da das Wetter für diese Art von Schiffen besonders ungünstig war und es sich auch herausstellte, daß das fremde Segel ein Zweidecker war. Als sie wieder in den Fluß einlief, kam der Wind von vorn und die Kanonenboote begannen auf dem Luvwall zu streichen. Da einer der ersten in einiger Gefahr war, ankerte Capitain Barney mit dem Skorpion und den andern Booten und eröffnete ein Feuer, welches die feindlichen Schooner sogleich zum Flusse hinaustrieb. Bei dieser Gelegenheit ließen die Engländer aus einer Barke Congrev'sche Raketen werfen. Dieser Versuch bewies, daß die Raketen weiter geworfen werden konnten als Kugeln, allein durchaus kein bestimmtes Zielen zuließen. Das Linienschiff ankerte an der Mündung des Paturent; die feindlichen Barken fuhren fort rs zu umkreuzen, und die amerikanische Flotille faßte ungefähr 8 Meilen tiefer im Flusse Anker.

Als zwischen dem 4. und 8. Juni der Feind durch ein Plattschiff und eine Corvette Verstärkung erhielt, brachte Capitain Barney seine Flottille den Fluß weiter hinauf bis an die Mündung der St. Leonards-Bucht. Am Morgen

Digitized by Google

des 8. sah man bei frischem Winde die Britten mit einem Schiffe, einer Brigg, 2 Schoonern und 15 Barken den Fluß herauf kommen, was Capitain Barney veranlaßte, zwei Meilen weit in die Bucht zu gehen, wo er in einer Linie ankerte und sich zum Angriffe bereit hielt. Um 8 Uhr des Morgens ankerten das Schiff, die Brigg und die Schooner in der Mündung der Bucht, und die Barken betraten sie mit dem Raketen-Boote voraus.

Capitain Barney verließ nun den Skorpion und die beiden Kanonenboote an ihrem Ankerplatze und ging mit seinen 13 Barken unter Segel, als der Feind sich wieder auf seine Schiffe zurückzog. Im Laufe des Nachmittags ward dasselbe Manöver wiederholt und der Feind warf wenige Raketen ohne Wirkung.

Am Nachmittage des 9. kam der Feind abermals, da das Linienschiff Leute heraufgesandt hatte, mit 20 Barken in die Bucht, nach einem lebhaften Scharmützel zog er sich jedoch zurück. Der Zweck dieser Demonstrationen war wahrscheinlich, die Amerikaner zu veranlassen, ihre Schiffe zu verbrennen oder sich aus dem Bereich der Kanonen der Schiffe zu wagen, diese wurden jedoch von einem Offizier commandirt, der zu erfahren und fest war, um ohne hinreichenden Grund sich zu einer oder der andern Maßregel verführen zu lassen. Am 11. wurde ein noch viel ernsterer Versuch mit 21 Barken gemacht, welche die beiden Schooner im Schlepptau hatten. Capitain Barney stellte sich ihnen abermals entgegen und nach einem noch

Digitized by Google

schärfern Gefechte als das erste, trieb er den Feind auf die größern Schiffe zurück. Bei dieser Gelegenheit wurde die Verfolgung fortgesetzt, bis das Plattschiff, welches während dessen den Patuxent heraufgekommen, und die Brigg ihr Feuer auf die Amerikaner eröffneten. In dieser Affaire sollen die Engländer bedeutend gelitten haben, insbesondere einer der Schooner. Auch das Racket-Boot traf ein Schuß.

Mehre kleine Werke wurden nun an der Küste angelegt, um die amerikanische Flotille zu beschützen und die Blockade ward fortgesetzt. Inzwischen vereinigte sich Capitain Miller, von dem Marine-Corps, mit der Flotille und eine bedeutende Anzahl Milizen ward unter den Befehlen des Col. Wadsworth von der Artillerie gesammelt. Der Feind hatte auch noch eine Fregatte von der Mündung der Bucht herbeigeführt. Das größte dieser Schiffe wurde für den Severn gehalten und das kleinste für den Narziß von 32 Kanonen. Am 26. wurde von der vereinten Macht der Amerikaner ein Versuch zur Aufhebung der Blockade gemacht. Die Kannonade war lebhaft, bedenkt man die Art der gebrauchten Streitkräfte; sie dauerte zwei Stunden, nach deren Verlauf der Severn kappte und auf eine Sandbank lief, um das Sinken zu verhüten.*) Man sagt, daß ein Streifschuß eine Planke vom Bugspriet wegriß und das Schiff in die größte Gefahr

*) Nach einigen Berichten war es die Schaluppe Loire.

brachte. Bald darauf ging das Schiff in Gesellschaft des Narziß den Fluß hinunter in die Bai. In diesem schönen Kampfe verlor die Flotille 13 Mann an Getödteten und Verwundeten; es gelang ihr aber wirklich die Blokkade aufzuheben und den Feind zu veranlassen, vorsichtiger zu verfahren.

Der Theil der Flottille, welcher im Paturent war, blieb in diesem Flusse bis um die Mitte des August, wo der Feind die Serie von Evolutionen begann, die mit dem Vorrücken gegen Washington endete. Am 16. erhielt Capitain Barney Nachricht, daß die Engländer mit großer Streitmacht den Paturent herauf kämen, worauf er sich durch einen Expressen vom Marine-Departement Instructionen erbat. Die Antwort lautete dahin, die Leute zu landen, sich mit der Armee zu vereinigen, welche sich schnell unter General Winder zur Vertheidigung der Küste sammelte, und, wenn es Noth thäte, die Flottille zu verbrennen.

Am 21. kam die Nachricht, daß der Feind 4 bis 5000 Mann zu Benedict gelandet habe und nun in der Richtung gegen die Hauptstadt marschire. Capitain Barney landete sogleich 400 von seinen Leuten, indem er die Schiffe der Aufsicht des Mr. Frazier mit der Ordre überließ, sie, wenn er angegriffen würde, zu verbrennen und sich dann mit dem Hauptcorps so schnell als möglich zu vereinigen. Am nächsten Tage wurde dieser Befehl ausgeführt, da ein starkes Detachement von Seeleuten und

Digitized by Google

Marinesoldaten sich der Flottille näherte, um sie anzugreifen.

Am 22. vereinigte sich Capitain Barney mit dem Zusammenflusse von bewaffneten Bürgern, die man eine Armee nannte. Am nächsten Tage rückte Capitain Barney in Washington ein und bezog Quartiere in den Marine-Casernen.

Nach vieler Unbestimmtheit in Betreff der Bewegungen des Feindes, erfuhr man, daß er direct auf Washington zu marschire, und daß beschlossen sei, ihm bei Bladensburg eine Schlacht anzubieten. Die Leute der Flottille und die Marinesoldaten verließen ihren Sammelplatz am Morgen des 24., kamen fast 1000 auf dem Schlachtfelde an und vierten sogleich, ungefähr eine Meile westlich von Bladenburg in einer Linie aufgestellt, so das Centrum von Winder's Position bildend. Nach einem scharfen Scharmützel in der Fronte, wo der Feind beim Uebergange über eine Brücke bedeutend litt, zogen sich die Milizen zurück, und die britischen Colonnen erschienen, die Landstraße heraufziehend. Die ganze Macht der Leute von der Flottille mit den Marinesoldaten bestand aus ungefähr 500 Mann, mit zwei 18pfündigen und drei 12pfündigen Schiffskanonen auf Reisewagen. Capitain Barney übernahm in Person den Befehl über die Artillerie, während Capitain Miller die andern beiden Abtheilungen, die wie Infanterie bewaffnet waren, zu befehligen hatte. Die Marinesoldaten, 87 Mann im Ganzen, formirten eine

Digitized by Google

Linie gleich rechts neben den Kanonen, während die Matrosen, 370 Mann, ein wenig zurück auf der rechten Flanke der Marinesoldaten standen, und zwar auf einem Terrain, das ihnen erlaubte, über die Köpfe der Letzteren weg zu feuern. Obgleich die zurückziehenden Truppen nicht Stand hielten, behauptete doch Capitain Barney seine Stellung, und wie der Feind Raketen zu werfen anfing, eröffnete er ein scharfes Kugeln- und Kartätschen-Feuer. Die Colonne stutzte und wich sogleich zurück. Ein zweiter Versuch zum Vorrücken ward auf gleiche Weise zurückgewiesen und der Feind, der dem Widerstande bis jetzt durch seine Disciplin hatte begegnen können und fest in Colonnen angerückt war, sah sich nun genöthigt, eine Bewegung links in einige offene Felder zu machen, und zu deployiren. Hier avancirte er eine Brigade leichter Truppen in offener Schlachtordnung und rückte in bester Ordnung auf Capitain Barney vor, während die Spitze einer starken Colonne als Reserve corpsweise geordnet sich hinter seiner Linie hielt. Capitain Miller mit seinen Marinesoldaten und den Seeleuten, die als Infanterie agirten, hielt den Angriff auf die festeste und tapferste Weise aus und warf nach scharfem Kampfe die leichten Truppen auf ihre Hauptcolonne zurück. In diesem Gefechte blieben der den Angriff leitende englische Offizier, Obrist Thornton mit seinem Obristlieutenant, Wood, und seinem Major, Brown, verwundet auf dem Kampfplatze. Die Marinetruppen und Seeleuten bewie-

Digitized by Google

sen die größte Ausdauer, obgleich es sich später fand, daß die ihnen entgegen gestellten leichten Truppen sich auf ungefähr 600 Mann belaufen hatten.

Es erleidet keinen Zweifel, daß ein Paar regulaire Regimenter in diesem Momente den Amerikanern den Sieg gesichert hätten, allein es waren keine Truppen in der Linie, als Capitain Barney's Corps und zwei Detachements zu seiner Rechten, die wohl postirt waren. Da er einen so unfreundlichen Empfang gefunden hatte, machte der Feind keinen weitern Versuch, die Marinetruppen und Seeleute in Fronte direct anzugreifen, allein nachdem er, durch eine Demonstration in jener Richtung, die Truppen zu ihrer Rechten vom Felde getrieben hatte, bereitete er sich vor, Capitain Barney von hinten anzugreifen und zu umzingeln. Während dieser Bewegungen in der Fronte, deployirte sich eine Abtheilung leichter Truppen auf der Rechten des Feindes, und da die Milizen das Feld geräumt hatten, fingen diese auch an, die Amerikaner anzugreifen. Schon waren Capitain Barney, Capitain Miller und mehrere andere Offiziere verwundet; und da der Sieg gegen eine solche Uebermacht unmöglich schien, ward der Befehl zum Rückzuge gegeben. Die Vertheidigung war zu hartnäckig gewesen, als daß man hätte die Kanonen mitnehmen können, die nothwendigerweise zurückgelassen wurden. Alle Leute entkamen, mit Ausnahme der Schwerverwundeten, unter den Letztern waren indeß auch Capitain Barney und Miller, die beide

Digitized by Google

in die Hände des Feindes fielen. Der Verlust des Letztern war 300 an Getödeten und Verwundeten. Von den Marinetruppen blieb nur ein Drittel, und die Leute der Flottille litten bedeutend, wenn auch nicht in dem Maaße.

Die Leute der Flottille unter den Befehlen des Capitains Barney und die Marinetruppen wurden für ihr treffliches Benehmen bei dieser Gelegenheit mit Recht belobt. Keine Truppen hätten mehr leisten können und das Feuer der Artillerie sowohl als das Gewehrfeuer waren im höchsten Grade wohl unterhalten. Besonders Capitain Barney selbst und Capitain Miller gewannen sich dadurch großen Ruf, und tief und allgemein wurde bedauert, daß ihre umsichtige Tapferkeit und ihre Anstrengungen nicht vom Reste der Armee unterstützt werden konnten.

Da der Feind noch an demselben Abende von Washington, einer gänzlich vertheidigungslosen langgestreckten Stadt von 8 bis 9000 Einwohnern, Besitz nahm und eine bedeutende Anzahl von Schiffen den Potomac heraufkam, wurde es für nothwendig erachtet, das öffentliche Eigenthum in den Docks zu zerstören. Eine Fregatte erster Classe, die Columbia, war auf den Werften und der Argus von 18 Kanonen, und Luchs von 12 Kan., waren noch nicht lange von Stapel gelassen. Ein kleiner Theil der Vorräthe und Munition war auf die Seite geschafft worden, in der Nacht des 24. steckte man jedoch das Uebrige in Brand.

Digitized by Google

Es ist schwer zu sagen, weßhalb man die Schiffe nicht bohrte, eine Maßregel, die erlaubt hätte, sie später zu restauriren und es dem Feinde verboten hätte, sie zu zerstören oder wohl gar mitzunehmen. In der That kam auch die Schnelligkeit, mit der man gleich alles in Brand steckte, zur Sprache, da der Feind selbst nicht hätte mehr thun können. Man muß indessen nicht vergessen, daß der plötzliche Rückzug der Engländer nicht voraus gesehen werden konnte und daß sie eine imponirende Seemacht im Potomac hatten. Der Verlust an Schiffen war nicht groß und die Columbia von 44 Kan. auf den Werften und der Argus von 18 Kan. waren die einzigen zerstörten von Werthe. Der Luchs entkam und es scheint fast, daß der Feind in zu großer Eile war, um ihm etwas anzuhaben. Bei dieser Gelegenheit wurde der Boston von 28 Kan. verbrannt, obgleich das Schiff confiscirt war. Der Rumpf des New-York, von 36 Kan., wurde verschont, allein alle Vorräthe der Marine verbrannten.

Es muß bemerkt werden, daß dies und als der Adams im Penobscot verbrannt wurde, die einzigen Fällen waren, in denen es dem Feinde, trotz seiner zahlreichen Landungen, gelang, Kreuzer der Marine vermittelst seiner Truppen zu zerstören. In dieser Beziehung ist der Unterschied zwischen dem Kriege von 1812 und dem von 1775 am auffallendsten. Während des erstern Kampfes war der Feind in keinem Angriffe auf irgend eine bedeutende Art glücklich, obgleich er, ermuthigt durch seinen

Digitized by Google

Erfolg zu Washington, bald darauf einen Versuch auf Baltimore machte.

Um den Widerstand gegen diese Landungen kräftiger zu machen und da man glaubte, daß eine größere Macht, als der Feind wirklich dabei entwickelte, employirt wurde, berief man alle in der Umgegend befindlichen Offiziere und Leute der Marine an die Ufer der Chesapeake-Bay. Capitain Rodgers mit der Mannschaft der fast fertig zur See ausgerüsteten Guerriere, von 44 Kanonen, ward von Philadelphia herbeordert. Capitain Perry von der Java, mit 44 Kanonen, welches Schiff zu Baltimore ausgerüstet wurde, und Capitain Porter nebst anderen Offizieren aus dem Dienste waren an den Ufern des Potomac bei den Versuchen, die Rückkehr der britischen Schiffe, welche nach Alexandria hinaufgegangen waren, zu verhindern, thätig verwendet worden, welche Bemühungen indessen nicht gelangen aus Mangel an Mitteln und Zeit. Die zur Verfügung stehenden Kanonen waren alle zu leicht. Es kam zu einigen Gefechten. Einige kühne Versuche mit Brandern wurden unternommen, allein des Feindes Bewegungen waren zu schnell, um die nöthigen Vorbereitungen in einem so dünne bewohnten und aller militärischen Anforderungen baaren Lande zu gestatten. In diesem Dienste wies Com. Rodgers eine Attaque auf eine kleine Abtheilung von weniger denn 50 Mann zurück, die vom Feinde in einem Versuche, einen Lichter und einen Brander abzuschneiden, unter-

Digitized by Google

nommen wurde, bei welcher Gelegenheit Mr. Newcomb, Mr. Ramage, Mr. Forreſt und Mr. Stockton von der Guerriere wichtige Dienſte leiſteten. Dieſe Herren bewieſen ſich auch bei dem, wenn gleich erfolgloſen Verſuche thätig, das feindliche Schiff in Brand zu ſtecken. Die meiſten dieſer Offiziere und alle ihre Leute wurden nach Baltimore beordert, als der Feind dieſe Stadt bedrohete.

Baltimore war durchaus nicht ſo leicht anzugreifen, denn es iſt eine feſt zuſammengebaute Stadt und enthielt damals mehr als 40,000 Seelen. Ihre Vertheidigungsanſtalten gegen die Waſſerſeite waren reſpectabel, allein auf der Landſeite hatte ſie keine andere Fortificationen, als die bei der Gelegenheit aufgeworfen wurden *). Die Matroſen von den Kriegsſchiffen ſowohl, als der Flottille, mit den gegenwärtigen Marineſoldaten, waren aber unter den Befehlen des Com. Rodgers, der von ſeinen Streitkräften den umſichtigſten Gebrauch machte.

Der Feind landete in der Frühe des 12. Septembers, in der Nähe eines Ortes, North-Paint genannt. Während deſſen gingen die britiſchen Fregatten, Schaluppen und Bombenſchiffe unter dem Befehle des Capitains Nourſe

*) Den Leſer der amerikaniſchen Geſchichte mag es intereſſiren zu wiſſen, daß in Nordamerika keine Stadt befeſtigt iſt. Es wurden Vertheidigungsanſtalten getroffen, um Angriffe zur See zurückzuweiſen und in einzelnen dringenden Fällen wurden an mehreren Plätzen Werke aufgeworfen; allein in den alten engliſchen Colonien war keine Stadt je mit regelmäßigen Wällen und Feſtungswerken verſehen.

Digitized by Google

vom Severn den Patapsco hinauf, in der Absicht, die Wasserwerke vor der Stadt mit Kanonen und Bomben anzugreifen. Vice-Admiral Cochrane und Contre-Admiral Malcolm waren bei diesem Geschwader. Eine Brigade Marinesoldaten unter Capitain Crofton begleitete die Armee. Contre-Admiral Cockburn landete persönlich mit dieser Abtheilung. Wie bei Washington wurden die Truppen vom General-Major Roß angeführt.

Nach einem Marsche von ungefähr 5 Meilen sah sich der Feind momentan im weitern Vordringen aufgehalten durch eine kleine vorgeschobene Abtheilung der Local-Miliz, die sich, dem Befehle gemäß, zurückzog, als man sie umzingeln wollte. In dem unbedeutenden Scharmützel, das hier vorfiel, wurde General-Major Roß getödtet. Es kam bald darauf zu einem schärfern Treffen, in dem von amerikanischer Seite ungefähr 1500 Mann zu Felde waren. Bei dieser Gelegenheit hatte die Miliz 24 Getödtete und 129 Verwundete. Sie verloren auch 1 Offizier und 49 Leute, die gefangen wurden. Nach den Briefen des Feindes verlor er in beiden Affairen 290 Getödtete und Verwundete. Bald nach dem zweiten Treffen zogen sich die Engländer an ihren Landungsplatz zurück und gaben die Unternehmung auf. Die bewaffneten Bürger von Baltimore und der Umgegend bildeten die Truppen, die dem Feinde bei dieser Gelegenheit gegenüber standen.

Der Angriff zu Wasser war gleich erfolglos. Das Fort

Digitized by Google

M'Henry ward 24 Stunden lang, ohne daß es ihm sehr schadete, bombardirt. Eine kleine vorgeschobene Batterie mit Offizieren und Leuten von der Flottille versehen, erwiederte das Feuer mit Ausdauer, obgleich sie ihm sehr ausgesetzt war. Während der Nacht drang eine starke Abtheilung Boote in den Ferry Branch ein und wäre von da in den Hafen gekommen, wenn die Forts Covington und Babcock, so wie auch die Barken der Flottille sie nicht mit einem warmen Feuer empfangen hätten. Die Vertheidigung wurde für zu lebhaft befunden und der Feind zog sich zurück. Fort Covington hatte eine Besatzung von 80 Leuten von der Guerriere unter Mr. Newcomb, einem höchst vortrefflichen jungen Offizier von diesem Schiffe; Mr. Webster, ein Segelmeister, mit 50 Leuten von der Flottille war in einer Batterie von sechs Kanonen, Babcock genannt. Die Barken waren unter dem Befehle des Lieutenants Ritter, des damals ältesten Lieutenants in seiner Branche des Dienstes. Alle diese Offiziere und ihre verschiedenen Truppen zeichneten sich durch Festigkeit und Tüchtigkeit aus.

Insbesondere die Barken, welche fast einen Tag und eine Nacht lang den Bomben und Raketen des Feindes ausgesetzt waren, behaupteten ihre Position mit unerschütterlicher Festigkeit, und wiesen jeden directen Angriff mit Leichtigkeit zurück. Im kritischsten Momente wurden mehrere Schiffe im Kanale versenkt, welches den Feind vollständig verhindert hätte, seine großen Schiffe herbei-

Digitized by Google

zubringen, wenn er das für gerathen gehalten hätte. Diese Maßregel wurde von Capitain Spence mit Kaltblütigkeit und Schnelle ausgeführt.

Dieser verfehlte Versuch machte eigentlich der Kriegführung im Chesapeake ein Ende, indem er kurz darauf fast alle seine Streitkräfte nach Süden zog, um einen noch ernstern Versuch auf New-Orleans zu machen. Indessen dauerten einzelne kleine Expeditionen in dieser Gegend noch bis zum Schlusse des Krieges fort, obgleich sie zu keinen Resultaten führten, die wichtig genug wären, um sie hier anzuführen. Diese Kriegführung war im Ganzen der amerikanischen Regierung von Nutzen, indem die Excesse, die der Feind mit oder ohne Absicht beging, die Wirkung hatten, den Theil der Bevölkerung, welcher bisher dem Kampfe ernstlich abgeneigt war, zu disgustiren, und die Administration besaß wahrscheinlich niemals größere Gewalt, als nach der zwecklosen Zerstörung der öffentlichen Gebäude zu Washington. Um diese Zeit wurde Capitain Barney *) ausgewechselt und

*) Josua Barney wurde am 6. Juli 1759 in Baltimore geboren. Er kam frühe in den Seedienst und durch einen zufälligen Umstand auch bald zum Befehl eines werthvollen Schiffes. Im Beginne des Revolutionskrieges, d. h. im October 1775, kam er auf den Hornet, von 10 Kanonen, welcher zu Baltimore ausgerüstet worden, als Obersteuermann und war bei der Expedition unter Commodore Hopkins gegen die Bahamas. Der Hornet wurde durch schlechtes Wetter vom Geschwader getrennt und kehrte allein in den Hafen zurück. Er diente hierauf als Lieute-

Digitized by Google

trat wieder sein früheres Commando an, denn fast die Hälfte seiner Flottille war im Paturent vernichtet worden.

Viertes Kapitel.

Expedition gegen New-Orleans. — Vorbereitungen zur Vertheidigung. — Beginn der Feindseligkeiten. — Action mit Kanonenbooten. — Landung britischer Truppen. — Dienste der Carolina. — Schlacht bei New-Orleans. — Leistungen der Marine. — Vertheidiger von New-Orleans.

Die Bewegungen im Chesapeake wurden von einer Streitkraft ausgeführt, die für andere und größere Zwecke versammelt worden, welche zu unternehmen, sie nur auf Verstärkungen wartete. Die Haupterpedition in diesem

nant auf dem Sachem, von 10 Kanonen, unter Capitain Alexander, obgleich sein Name nicht auf den regulären Dienstlisten verzeichnet steht, wo wir ihn erst vom 20. Juli 1786 neben denen von Dale und Murray verzeichnet finden, woraus zu schließen ist, daß damals diese ausgezeichneten jungen Seehelden die ersten regelmäßigen Chargen, die vom Congresse aus gegeben wurden, erhielten. Allein Mr. Barney diente sogar als erster Lieuteuant auf einer Fregatte in einer viel früheren Periode. Er war in dieser Stellung an Bord der Virginia, von 28 Kanonen, als dieses Schiff genommen wurde; den nämlichen Rang begleitete er auch an Bord der Saratoga, von 16 Kanonen. Das Loos dieses Schiffes traf ihn nicht mit, da er gerade auf einer Prise war.

Nachdem er das tapferste Benehmen an Bord mehrerer Kriegsschiffe gezeigt hatte, in denen er als Lieutenant diente, und in

Digitized by Google

Jahre wurde nicht bis gegen den Schluß der Saison hin unternommen, wo Admiral Cochrane an der Mündung

---

verschiedenen Lagerschiffen, die er führte, kam Mr. Barney an Bord des Hyder Aly. Ueber die Weise, wie er dieses Commando erhielt und den brillanten Kampf, den er darin bestand, wurde der Leser im Texte unterrichtet. Vom Jahre 1782 bis zum Jahre 1784 diente Capitain Barney im General Washington (früher General Monk)', der meistens als Depeschenschiff oder im Civildienste bei wichtigen Anläßen gebraucht wurde. Es ist nicht leicht zu sagen, was der regelmäßige Rang Capitain Barney's zu jener Periode war. Daß er Lieutenant in der Marine des Landes war, ist gewiß, allein es ist nicht so klar, daß er zum Capitain ernannt worden. Ueber seinen Anspruch auf diese Auszeichnung kann keine Frage sein, obgleich es scheinen möchte, daß der eigenthümliche Zustand des Landes die Vollführung dieses Aktes der Gerechtigkeit verhinderte. Als der General Washington verkauft wurde, zog sich Capitain Barney in's Privatleben zurück, und wurde entlassen, wie alle Marine-Offiziere aus der Zeit der Revolution.

Im Jahre 1794 war Capitain Barney einer der für die neue Marine ernannten sechs Capitains, er wies jedoch die Charge zurück, weil der Name des Capitain Talbot seinem eignen voranging. Im Jahre 1796 ging Capitain Barney nach Frankreich und nicht lange darauf trat er, mit dem Range eines chef de division in die französische Marine ein. Am 28. Mai segelte er in der Harmonie, mit 44 Kanonen, mit der Railleuse, von 36 Kanonen, die gleichfalls unter seinen Befehlen stand, von Rochefort nach Domingo ab. Nachdem er mit diesen Schiffen einige Zeit gekreuzt hatte, zu denen ein drittes in der Folge dazu kam, erhielt er den Befehl der Meduse und Insurgente, die Letztere war gerade das Schiff, welches die amerikanische Marine verloren hatte. Mit diesen beiden Schiffen kam er nach Amerika und wurde mehrere Monate lang von einem überlegenen englischen Geschwader bewacht. Die Weise, wie Commodore Bar-

Digitized by Google

des Mississippi erschien, nachdem er in den verschiedenen Inseln eine große Anzahl von Kriegsschiffen, Transport-

---

ney die offene See erreichte, als er segelfertig war, ward stets sehr bewundert. Die französischen Fregatten drehten sich nach und nach der See zu, während der Feind sich voraus bewegte, bis die ersteren gerade am Cap ankerten und der letztere sie auf offener See bewachte. Sobald es dunkel wurde, lichtete Commodore Barney den Anker und kam zur Baihinaus, bis er weit genug aus dem Gesicht war, wo er sich wieder vor Anker legte. Als ihn die Engländer am nächsten Morgen vermißten, vermutheten sie, er müsse in der Nacht zur See gegangen sein und lichteten die Segel zu seiner Verfolgung. Commodore Barney folgte inzwischen seinen Feinden längs der Küste, seinen Curs zur gehörigen Zeit setzend, um sie zu vermeiden.

Im Jahre 1800 verließ Capitain Barney den französischen Dienst und kehrte in die Heimath zurück. Bis zum Jahre 1812 beschäftigte er sich mit Handels-Angelegenheiten. Die Marine war während dessen zu geordnet und regelmäßig geworden, als daß er hätte darin aufgenommen werden können, und er nahm den Befehl eines Freibeuters an. Er kreuzte nur einmal mit diesem Schiffe und wurde im Jahre 1813 an die Spitze der Flotille im Chesapeake gestellt, mit dem Range eines Capitains in der Marine, wenn auch nicht eigentlich im Dienste. Sein tapferes Benehmen in dieser Stellung wurde gezeigt. Nach dem Kriege von 1812 ward er von der Regierung im Civildienste verwendet und starb in Kentucky am 1. December 1818, im 59. Jahre seines Alters. Die bei Bladensburg erhaltene Wunde soll, wie vermuthet wird, seinen Tod verursacht haben.

Capitain Barney, oder Commodore Barney, wie er gewöhnlich genannt wurde, in Folge seines Ranges in französischen Diensten, war ein kühner, unternehmender und höchst tapferer Offizier. Sein Kampf mit dem Monk war eine der schönsten Seethaten, die wir berichten können, und in allen Lagen zeigte er einen großen Geist und die Ressourcen eines zum Befehlen

Digitized by Google

und Vorrathsschiffen gesammelt hatte. Dies war am Anfang Decembers 1814 und von vornherein war nicht zu zweifeln, daß ein Plan entworfen worden, einen ernsten Versuch auf die wichtige Stadt New-Orleans zu unternehmen, mit der wahrscheinlichen Absicht eine permanente Eroberung zu machen.

Die Vertheidigungsanstalten des Platzes, mit der Ausnahme einige respektablen Werke, die den Fluß bestrichen, waren sehr unbedeutender Art; die letzteren waren bedeutend und machten es nothwendig, entweder in einem der kleinen Bayous zu landen oder die Werke durch Bombardement zu zerstören. Da das Letztere Zeit erforderte, welches den Amerikanern gestattet haben würde, Kräfte zu versammeln, der Invasion zu widerstehen und auch den Ausgang zweifelhaft ließ, wurde das erstere Projekt adoptirt. Um jedoch einen Versuch der Art zu unternehmen, wofür man sich entschieden, wurde es indessen nothwendig, jene seichten Gewässer in die Gewalt zu bekommen, die allein nur die Annäherung zuließen. Auf diesen Zweck daher richtete der Feind seine Aufmerksamkeit zuerst.

---

geschaffenen Mannes. Es unterliegt keinem Zweifel, daß er, wäre er im Dienst geblieben, einer der ausgezeichnetsten Offiziere gewesen wäre. Wenige Amerikaner genießen eines so bewundernswerthen Rufes in ihrem Stande, wie er. Capitain Barney soll 26 Gefechte bestanden haben, die alle gegen die Engländer waren und in denen er fast immer glücklich war.

Digitized by Google

Gerade auf dem Punkte, wo New-Orleans steht, läuft der Mississippi fast östlich und westlich, indem die Stadt auf dem linken Ufer des Flusses gebaut ist. Gerade nördlich von der Stadt, in einer Entfernung von nur wenigen Meilen, liegt ein großes seichtes Gewässer, welches Ponchartrain-See heißt, obgleich es nur eine Bai ist, die von den Gewässern des Meerbusens durch eine so enge Passage getrennt ist, daß sie einem Flusse gleicht. Diese Passage heißt die Rigolets. Eine andere tiefe Bai, welche von dem Meerbusen hereinschneidet und mit dem Ponchartrain durch die Rigolets verbunden ist, heißt Borgne-See, obgleich sie den Namen eines Sees noch weniger verdient als die nahgelegene Seebucht. Flachgehende Schiffe können sich der Stadt, vermittelst dieser beiden Wasserbehälter, nähern, wobei es gerade nicht nöthig ist, daß sie in den Ponchartrain einfahren, während der Mississippi nur langsam und durch seine großen Krümmungen äußerst schwierig zu passiren ist. Um die Annäherung auf dem Flusse zu bestreichen, waren die eben genannten Fortifikationen errichtet worden, während die Regierung sich wegen der Beschützung der Seen hauptsächlich auf die Marine verlassen mußte. Der Gebrauch des Dampfes war damals noch in seiner Kindheit und da das Wasser für irgend größere Schiffe zu seicht ist, so bot sich kein anderes Mittel für diesen Zweck, als die gewöhnlichen Kanonenboote. In dieser Absicht hielt man eine Division von diesen Schiffen, nebst einigen kleinen Lichtern, in den

Digitized by Google

Seen bereit, und es wurde nothwendig für den Feind, diese Macht zu zerstören, ehe er seine mit Truppen beladenen Boote außer den Schutz seiner Kanonen wagen konnte.

Am 12. December, als die feindliche Flotte zuerst am Eingang des Borgne-Sees erschien, war eine Division von 5 Kanonenbooten in dieser Bai, unter den Befehlen des Thomas Ap Catesby Jones, damals noch ein junger Schiffs-Lieutenant. Sobald Mr. Jones die Erscheinung des Feindes erfuhr, recognoscirte er seine Stärke und nachdem er sich von deren Belang überzeugt hatte, zog er sich weiter in die Bai zurück, in der Absicht, eine Position einzunehmen, die die Annäherungswege zur Stadt in seiner Gewalt ließe. Es lagen verschiedene kleine Forts, sowohl an der Mündung des Ponchartrain als auch an den Mündungen mehrerer Bayous oder Buchten. die in den morastigen Tiefen unterhalb New-Orleans einliefen, und es war die Absicht des Mr. Jones, in der Nähe einer derselben, an einem Orte, genannt Les petites Coquilles, zu ankern. Diese Schiffe waren nur Kanonenboote; Nr. 4 unter Mr. Ferris, einem Segelmeister, und 5 Kanonen führend mit einer Bemannung von 36 Leuten; Nr. 23 unter Lieutenant M'Keever, mit 5 Kanonen und 39 Leuten; Nr. 156 unter Premier-Lieutenant Jones, mit 5 Kanonen und 41 Leuten; Nr. 162, Lieutenant Spedden, 5 Kanonen mit 35 Leuten, und Nr. 163, Segelmeister Ulrick, 3 Kanonen mit 21 Leuten;

Digitized by Google

im Ganzen 23 Kanonen und 183 Leute. Das Kaliber war ungleich, indem einige Boote zwei lange Kanonen, andere nur eine, und alle zwei oder drei kurze leichte Stücke führten. Die Schiffe selbst, wie alle Kanonenboote, waren niedrig, mit leichtem Bug, langsam in ihren Bewegungen und ganz ohne Windvierung.

Einige Bewegungen des Feindes, welcher mit einer großen Flottille von Barken und Booten in der Bai erschien, veranlaßten Mr. Jones, am 13. einen Angriff zu erwarten, und um 3½ Uhr Nachmittags verließ er seine Position, um, wie erwähnt, die Petites Coquilles zu erreichen. Ein kleiner Lichter, das Sea-horse, war etwas früher in die Bai St. Louis abgesandt worden, um einige Vorräthe zu zerstören, und gegen 4 Uhr schickte ihm der Feind drei Boote nach, um ihn abzuschneiden. Das Sea-horse führte einen leichten Sechspfündner, und hatte nur 14 Leute unter Mr. Johnson, einem Segelmeister. Einige Kartätschen-Chargen trieben die Boote zurück, die jedoch bald durch eine andere verstärkt wurden, worauf sich ein lebhaftes kleines Gefecht entspann. Das war der Anfang der wirklichen Feindseligkeiten in der berühmten Expedition gegen New-Orleans. Nachdem Mr. Johnson vier Position genommen hatte, in der er von 2 Batterien von 6 Kanonen am Ufer unterstützt werden konnte, vertheidigte er sich tapfer, und die Barken zogen sich mit einigem Verluste zurück. Wenige Stunden später indessen wurden das Sea-horse und die Vorräthe

Digitized by Google

von den Amerikanern in Brand gesteckt, da es nicht möglich gewesen wäre, zu verhindern, daß sie einer gleich starken feindlichen Streitmacht in die Hände fielen. Nicht lange darauf wurde ein anderer Lichter, der Obligator, einen Vierpfündner führend, und mit einer Bemannung von nur 8 Mann, von den Engländern genommen.

Ungefähr um 1 Uhr Mittags, am 14., ward die Flottille, die versucht hatte, eine bessere Position zu gewinnen, genöthigt, im westlichen Ende der Passage von Malheureux Island zu landen, und zwar wegen Mangel an Wind und der heftigen Strömung. Mit Anbruch des Tages sah man die feindlichen Boote ungefähr drei Meilen westlich. Es war eine vollkommene Windstille, in der Enge starke Ebbe, und Mr. Jones daher keine andere Wahl gelassen, als sich auf eine hartnäckige Vertheidigung vorzubereiten oder seine Schiffe zu verlassen. Er beschloß muthig das erste, obgleich die gegen ihn vorrückende Streitmacht überlegen sein mußte. Die nöthigen Vorbereitungen zum äußersten Widerstande wurden daher getroffen. Anfangs war beschlossen, die fünf Boote mittelst Springtauen quer über den Kanal aufzustellen, in geschlossener Linie, allein die starke Strömung machte diesen Plan zu nichte, indem Nr. 156 und 163 ungefähr hundert Ellen hinabgetrieben wurden. Das Herankommen des Feindes verhinderte, daß man diesen großen Nachtheil, der die erwähnten Schiffe dem Angriffe aussetzte, während sie in einem gewissen Grade von den übrigen

Digitized by Google

nicht unterstützt werden konnten, wieder gut machte. Bedenkt man die Art und Weise der Vertheidigung, so erscheint es wahrscheinlich, daß dieser Umstand schon allein den Sieg unmöglich machte.

Die englische Flottille bestand aus 40 bis 50 Barken und Booten, wovon die ersteren hauptsächlich für diese Invasion gebaut waren; sie sollen 42 Kanonen, meistens zwölf-, achtzehn- und vierundzwanzigpfündige Caronaden geführt haben. Die Zahl der in diesen Booten eingeschifften Leute wird von Einigen bis zu 1200 angegeben, während andere Berichte nur von 400 sprechen. Die Größe und Anzahl der Barken machen indessen das letztere unwahrscheinlich, indem 10 Leute auf ein Boot doch durchaus zu wenig wäre. Die Wahrheit liegt wahrscheinlich in der Mitte.

Um 10 Uhr 39 Minuten Morgens lichtete der Feind seine kleinen und Bugsir-Anker, und in offener Ordnung eine Linie bildend, rückte er zum Angriffe heran. Sobald die Barken in Schußweite gekommen, eröffneten die Kanonenboote ein gutes Feuer, obgleich mit geringer Wirkung, da diese zu wenig Fläche zum genauen Zielen darboten. Um 11 Uhr 10 Minuten eröffnete indessen der Feind sein Feuer auf der ganzen Linie, und alsobald wurde der Kampf allgemein und zerstörend. Um 11 Uhr 49 Minuten war der Feind nahe genug, um einen Enterversuch auf Nr. 159 zu machen, welches Schiff durch seine vorgerückte Position am meisten ausgesetzt war.

Digitized by Google

Drei Boote griffen es an, zwei davon wurden jedoch in den Grund gebohrt und die Attaque zurückgewiesen. Jetzt erneuerten 4 Boote dieselbe und wurden gleichfalls mit schwerem Verluste zurückgeschlagen. In diesem letzten Angriffe wurde jedoch Mr. Jones durch einen Schuß niedergestreckt und der Befehl ging auf Mr. Parker, einen jungen Midshipman, über, der sein Schiff vertheidigte, bis er selbst schwer verwundet und von der Ueberzahl überwältigt wurde. Um 12 Uhr 10 Minuten nahm der Feind von Nr. 156 Besitz und sogleich richtete er dessen Kanonen auf die übrigen amerikanischen Schiffe. Zuerst wurde Nr. 163 nach einem sehr tapfern Wiederstande genommen und Nr. 162 folgte, allein erst als Mr. Spedden schwer verwundet war. Der Vierundzwanzigpfündner von Nr. 5 wurde durch's Zurückprallen von der Lafette gestoßen, und da das Feuer der genommenen Schiffe auf dieses Boot gerichtet worden, mußte es sich gleichfalls ergeben. Nr. 23, unter Mr. M'Keever, wurde zuletzt genommen und strich erst seine Flagge um 12 Uhr 30 Minuten, unter dem Feuer der genommenen Boote und der ganzen Macht des Feindes. Capitain Lockyer von der Sophia befehligte die englische Flottille bei dieser Gelegenheit, und wurde unterstützt von Capitain Montresor von dem Manley und Capitain Roberts vom Meteor.

Obgleich der Verlust dieser Division von Kanonenbooten der Vertheidigung von New-Orleans empfindlichen Schaden beifügte, so betrachteten doch sowohl das

Digitized by Google

Land als die Marine das Resultat dieses Kampfes als einen Triumph. Der letzteren insbesondere brachte der von Jones, und den Offizieren und Leuten unter seinen Befehlen, geleistete Widerstand große Ehre, denn es war bekannt, daß dieser Kampf fast ohne Hoffnung geführt worden. Die Umstände zwangen die Angegriffenen, unter großen Nachtheilen zu fechten, und es scheint, daß sie sich bestrebten, durch eine verzweifelte aber kaltblütige Tapferkeit die Chancen auszugleichen. Der Charakter dieses Kampfes hatte zur Folge, daß es für einen Offizier in der Marine ebenso rühmlich war, bei der Niederlage im Lake Borgne als bei dem wichtigsten Siege gegenwärtig gewesen zu sein.

In den veröffentlichten Berichten über den Verlust der Britten bei dieser Gelegenheit, herrscht derselbe Widerspruch, als in den veröffentlichten Berichten über ihre Stärke. Es war die Meinung des Prem. Lieutenant Jones, der an Bord der feindlichen Flotte geführt worden, daß ihre Getödteten und Verwundeten sich nahe an 400 beliefen, während andere Gefangene, die, da sie nicht verwundet waren, vielleicht bessere Gelegenheit hatten, sich über Facta dieser Art Aufklärung zu verschaffen, den Verlust nie geringer als zwischen 2 und 300 angaben. Nach der officiellen Angabe des Feindes belief sich sein Verlust auf 94. Da dies mehr als die Hälfte der amerikanischen Kämpfer war, beweist es die Tapferkeit der Vertheidigung, allein man glaubt, daß die Wahrheit

Digitized by Google

absichtlich entstellt wurde *). Der Verlust amerikanischer Seits war schwer, jedoch im Vergleiche unbedeutend.

Der Oberbefehl über die Marine zu New-Orleans war dem Capitain Patterson, einem der jungen Offiziere, die mit Capitain Bainbridge zu Tripoli gefangen waren, anvertraut. Capitain Patterson war ein trefflicher Befehlshaber und wurde von vielen trefflichen Offizieren

*) Der Widerspruch in officiellen Berichten, in Dingen, die nicht wohl einen Irrthum zulassen, muß uns nothwendig auf die Vermuthung vorsätzlicher Abweichungen von den Fakten bringen. In dem englischen offiziellen Berichte von der Schlacht bei New-Orleans (vom 8. Januar 1815) wird der Verlust an Getödteten auf 293 angegeben. Es ist bekannt, daß das Schlachtfeld im Besitze der Amerikaner blieb und daß sie den Engländern ihre Todten zum Begraben überlieferten. In seinem Briefe vom 9. Januar sagt General Jackson: Bereits über 300 sind zum Begraben überliefert worden und meine Leute sind noch immer daran, sie innerhalb meiner Linie aufzusuchen und sie an die Stelle zu bringen, wo sie der Feind in Empfang zu nehmen hat. Obrist Heyne, der amerikanische General-Inspektor, unter dessen Befehlen die Todten am 13. übergeben wurden, giebt ihre Anzahl auf 700 an. Die Engländer geben die Vermißten auf 475 an und Obrist Heyne berichtet von 501 Gefangenen. Ein vom 13. datirtes Privatschreiben sagt, „an einem kleinen Platze, auf der linken Flanke unsrer Linie, fanden sie allein 368 Leichname," oder 75 mehr als die Total-Angabe im feindlichen officiellen Berichte. Es war von so großer Wichtigkeit, den Seeleuten die Idee einzuprägen, daß der Gefahr der Angriffe in Booten nicht groß sei, daß wir hierin einen Grund für die Widersprüche in den Berichten der beiden Partheien, in Bezug auf die Affaire im Lake Borgne finden. Es folgt durchaus nicht daraus, daß ein Offizier schreibt, was veröffentlicht ist.

Digitized by Google

unterstützt; allein seine Abtheilung sollte blos den Fluß und die seichten Gewässer in der Nähe der Stadt beschützen. Ein Schiff, die Louisiana genannt, war angekauft und mit 16 langen Vierundzwanzigpfündnern bewaffnet worden. Ein vom Staate erlassenes Gesetz sanctionirte durch die Nothwendigkeit das Pressen von Leuten in den Straßen, und die Führung des Schiffes wurde dem Lieutenant C. B. Thompson anvertraut.

Als der Feind sich durch die Wegnahme der Kanonenboote im Besitze des Lake Borgne sah, schickte er eine Brigade unter Generalmajor Keane ab, die sich auch den Eingang in ein Bayou erzwang und nur wenige Meilen unterhalb der Stadt landete. Hier schlugen die Truppen, nachdem sie ein wenig vorgerückt waren, um festes Terrain zu haben, ein Lager auf, dessen linker Flügel sich an den Mississippi lehnte. Kaum war die Position der Britten den Amerikanern bekannt, als General Jakson mit der ganzen disponiblen Force, die er versammeln konnte, und die sich auf ungefähr 1500 Mann belief, gegen sie anrückte und durch eine schnelle gewandte Nachtattaque rettete er New-Orleans. Den Bewegungen der Truppen ging ein Angriff des Capitain Patterson, in dem Schooner Carolina von 14 Kanonen, auf das englische Bivouak voran. Der vortreffliche Gebrauch, der von diesem kleinen Schiffe am 23. gemacht worden, so wie sein fortgesetztes Bedrohen der linken Flanke des Feindes, trug bedeutend zum allgemeinen Erfolge der Campagne

Digitized by Google

bei, da ohne Frage die von den Engländern in dieser Action erlittene Patsche allein verhinderte, daß er nicht in New-Orleans einrückte, von welcher Stadt er nur wenige Meilen entfernt war. Es war beabsichtigt worden, daß die Louisiana in dieser Attaque beistehen sollte, allein das Schiff konnte nicht zur gehörigen Zeit bereit sein.

Wenige Tage darauf kam indeß die Carolina in eine sehr kritische Lage. Der Feind hatte einige Kanonen gelandet und da der Wind schon einige Zeit lang frisch von N. N. W. her bließ, fand man es für unmöglich, gegen einen Strom anzukämpfen, der selbst zum Bugsiren zu stark war. Die Bewaffnung des Schooners bestand nur aus zwölfpfündigen Caronaden und einer langen Kanone von demselben Caliber. Da am Morgen des 27. der Wind ganz schwach nördlich war, eröffnete der Feind ein Feuer auf die Carolina mit glühenden Kugeln und Bomben, von einer Batterie von 5 Kanonen. Die Canonade wurde vom langen Zwölfpfündner erwiedert, das einzige Stück, das gebraucht werden konnte; allein der Schooner gerieth bald unter seinen Tauscheiben in Feuer, und ein wenig nach Sonnenuntergang sah sich Capitain Heckley genöthigt, Ordre zu geben ihn zu verlassen. Ehe dies ausgeführt werden konnte, wurden 7 Leute getödtet und verwundet und das Schiff vom Schießen sehr beschädigt. Bald nachdem die Leute das Land erreicht hatten, flog die Carolina in die Luft. Während der vier oder fünf kritischen Tage des Feldzugs leistete dies kleine Schiff

Digitized by Google

die bedeutendsten Dienste, und stets ließ auch der Feind dem Geiste, der Kenntniß und der Unerschrockenheit, womit es geführt wurde, volle Gerechtigkeit widerfahren. Das Verfahren in der Nacht des 23. gereichte dem Capitain Patterson, so wie allen Leuten unter seinen Befehlen zum größten Ruhme.

Die Louisiana war nun das einzige Schiff im Flusse, und sie deckte die Flanken der amerikanischen Linien. Nach dem Verlust der Carolina verfügte sich Capitain Patterson an Bord dieses Schiffes. Am Morgen des 28. kam es durch ein Vorrücken des Feindes gegen die amerikanischen Truppen in's Feuer, das sieben Stunden lang unterhalten wurde. Während dieser langen Canonade warf die Louisiana 800 Schüsse auf den Feind, litt jedoch selbst sehr wenig.

Nach der Zerstörung der Carolina erboten sich ihre Offiziere und Leute freiwillig zur Bemannnng der schweren Kanonen, welche die amerikanischen Linien deckten und hatten Antheil an allen Vortheilen, die man in der Folge am Lande gewann. Capitain Patterson errichtete auch auf dem rechten Ufer des Flusses eine Batterie, die Capitain Henley überantwortet wurde und bedeutend nützte. Am 8. August unternahmen die Engländer ihren Hauptangriff und wurden mit einer fürchterlichen Niederlage zurückgeschlagen. Der Verlust des Feindes in dieser außerordentlichen Schlacht wird anf 2 bis 3000 Mann angegeben, indem über 2000 getödtet und verwundet

Digitized by Google

wurden. Die Batterie der Seeleute auf dem rechten Ufer wurde temporair verlassen, allein die Louisiana war von großem Nutzen und die Offiziere und Leute im Dienste zeichneten sich durch ihre Thätigkeit, ihren Eifer und Muth aus. Bei dieser Gelegenheit ward Capitain Henley verwundet. Besonders eine, von Mr. Philibert, einem Midshipman, commandirte Kanone wurde auf eine Weise bedient, daß es die allgemeine Aufmerksamkeit erregte. Bis zur Nacht des 18., wo die Engländer sich zu ihren Booten zurückzogen, sich einschifften und ihre Versuche gänzlich aufgaben, leistete die Louisiana stets wichtige Dienste zum Schaden des Feindes.

Capitain Patterson beorderte sogleich mehrere Offiziere mit Detachements, um den Feind in seinem Rückzuge aufzuhalten und zu stören, obgleich der Mangel einer direkten Communication zwischen dem Flusse und den Seen die Verwendung größerer Schiffe als Boote in diesem Dienste unmöglich machte. Mr. Thomas Schields ein Zahlmeister, der früher Seeoffizier gewesen, und nur 6 Boote mit 50 Leuten unter seinen Befehlen hatte, war glücklich genug, ein feindliches großes Boot, mit 40 Offizieren und Leuten vom 14. leichten Dragoner-Regimente und 14 Matrosen zu kapern. Nachdem er diese Gefangenen in Sicherheit gebracht hatte, nahm Mr. Schields eine Barke und einen Transport-Schooner und dann noch 5 andere Boote, mit im Ganzen 83 Gefangenen. In einigen kleinen Scharmützeln verlor zwar Mr. Schields

Digitized by Google

eine oder zwei von seinen Prisen und auch Gefangene wieder, allein es gelang ihm 78 der letztern einzubringen und mehrere Boote zu zerstören. Mr. Johnson, ein Segelmeister, leistete gleichfalls dergleichen Dienste mit Erfolg, zerstörte einen Transport und nahm eine Abtheilung von Leuten gefangen.

An all den während dieses kurzen aber heißen Feldzugs vor New-Orleans errungenen Vortheilen, hatte die Marine ihren vollen Antheil, obgleich ihre Mittel nothwendig limitirt waren. Capitain Patterson, Capitain Henley, die Lieutenants Jones, Thompson, M'Kenver, Spedden, Cunningham, Norris, Crowley, sowie mehrere Segelmeister und Midshipmen, zeichneten sich bei verschiedenen Gelegenheiten aus. Das intelligente und brave Benehmen des Mr. Schields, der sich nur in seiner eignen Schule gebildet hatte, gereichte der ganzen Marine zur besondern Freude. Auch das Marine-Corps hatte Theil an der Ehre dieser glorreichen Campagne, indem eine kleine Abtheilung desselben unter Major Carmick, der in der Affaire vom 28. December verwundet wurde, sich mit der gewöhnlichen Bravour benommen hatte.

Obgleich es im Grunde die genauen Grenzen eines ausschließlich nautischen Werkes übersteigt, kann dieses Kapitel doch nicht geschlossen werden, ohne dem tapfern Corps bewaffneter Bürger, welche hauptsächlich den Feind von den Küsten Louisiana's zurückgetrieben, den gehörigen Tribut zu zollen. Der Versuch war in der falschen in

Digitized by Google

Europa angelegentlichst verbreiteten Meinung unternommen worden, daß in der amerikanischen Union eine weitverbreitete Unzufriedenheit herrsche, eine Illusion, die bald mit der Spitze des Bayonnettes zerstört wurde. Es wäre schwer ein anderes Beispiel in der Geschichte aufzufinden von einer Bevölkerung, die der gehörigen Bewaffnung, Organisation, militairischen Bildung und Anzahl ermangelnd, mit solchem Erfolge eine große Macht disciplinirter, kriegsgewöhnter Truppen bekämpfte, oder bei dem Schutze ihrer friedlichen Wohnungen vor den Verheerungen einer ausgelassenen Soldateska dieselbe Bereitwilligkeit, Eintracht und Schnelle zeigte, wie die Vertheidiger von New-Orleans.

Fünftes Kapitel.

Ereignisse auf den verschiedenen Seen. — Seestationen der Engländer und Amerikaner. — Beginn der Feindseligkeiten. — Commodore Chauncey. — Auswahl von Schoonern. — Vorbereitungen auf den obern Seen. — Wegnahme des Detroit und Caledonian. — Commodore Chauncey's Flottille. — Jagd auf den Royal George. — Gutgeleitetes Gefecht. — Vorfälle auf den untern Seen. — Angriff auf die Red House-Barracken.

Wir haben nun eine Periode erreicht, wo es nothwendig wird, die Vorfälle auf den verschiedenen Seen, welche die Scenen einiger der wichtigsten und zugleich interessantesten Ereignisse im Kriege waren, zu beachten. Um dies zu können, müssen wir auf den Anfang der

Digitized by Google

Feindseligkeiten zurückkommen, denn alles, was sich hierauf bezieht, wurde bisher übergangen, um es dem Leser, da es ohne alle direkte Verbindung mit den übrigen Zweigen dieser Geschichte, im Zusammenhange vorzulegen.

Die englische Regierung hatte lange eine kleine Seemacht auf den großen Seen unterhalten; obgleich bei weitem der größere Theil des Champlain unter die Jurisdiktion der Vereinigten Staaten gehört, so hatten diese doch keinen Kreuzer in jenen Gewässern. Auf dem Ontario-See waren indessen, schon am Anfange des Jahrhunderts, verschiedene Schiffe, von denen eines der Earl of Moira hieß. Als die amerikanische Regierung die Oneida von 16 Kanonen bauen ließ, legte die von Canada den Kiel eines Schiffes, genannt der Royal George, das 22 Kanonen führen sollte und ungefähr noch einmal so groß war, als das amerikanische Schiff.

Nach der Kriegserklärung wurde die Oneida bemannt und ausgerüstet und war noch unter dem Befehle des Mr. Woolsey, der sie 4 Jahre früher gebaut hatte. Amerikanischer Seits war die Seestation auf dem See Sackett's Harbour, ein schönes Bassin, nicht weit vom Beginne des St. Lawrence, während die der Engländer fast gegenüber zu Kingston war. Der Feind war indessen in Betreff der Häfen sehr im Vortheil, indem diejenigen auf der Nordseite des Sees im Allgemeinen bequemer uud zugänglicher sind, wenn auch wahrscheinlich nicht so zahlreich, als die der Südseite. Auch darin hatten die Engländer einen

Digitized by Google

wesentlichen Vortheil über die Amerikaner, — in der Kriegsführung in jenen Gegenden, sowohl zu Wasser als zu Land, — daß die Niederlassungen auf ihrer Südseite älter und civilisirter waren und daher auch größere Ressourcen hatten, als die auf der nördlichen Gränze der Vereinigten Staaten. Da es ein gewöhnlicher Irrthum ist, gerade das Umgekehrte dieser Verhältnisse zu associren, indem die Niederlassungen vom Meere zurückweichen, so mag es von Nutzen sein, die Ursache zu erklären.

Da es die Absicht der Franzosen war, zwischen den Canadas und ihren Besitzungen am Busen von Mexiko und an den Ufern des Mississippi eine enge Communication zu bilden, so wurden schon frühe längs der großen Seen Postenlinien etablirt, natürlich bildeten sich dann um diese verschiedenen Stellen Ansiedelungen, von denen manche älter waren, als die Besitzungen der Holländer in New-York, oder der Engländer in Pennsylvanien. Die Gegenden in der unmittelbaren Nähe des Niagara-Flusses waren daher eben so lange schon civilisirt, als diejenigen in der unmittelbaren Nähe der Stadt New-York; und in vielen Beziehungen hatten diese auch schon alle den Anschein und die Vortheile des Alters. Dasselbe läßt sich von andern Punkten der canadischen Gränze sagen. Kingston, welches von den Franzosen Frontenac genannt worden, war eine Stadt von einiger Bedeutung und erfreute sich der Bequemlichkeiten und Ressourcen, die Zeit und Mühe schaffen können. Auf den amerikanischen

Digitized by Google

Küſten aller großen Gewäſſer, mit der unweſentlichen Ausnahme Detroit's, fand gerade das umgekehrte Verhältniß Statt. Die Anſiedelungen waren vereinzelt, arm und jung. Sackett's Harbour war ein unbedeutender Flecken von einem Dutzend Häuſern; Oswego war nur wenig größer, und kein anderer Ort, den man nur ein Dorf hätte nennen können, exiſtirte damals auf der amerikaniſchen Seite des Ontario-Sees. Ogdensburg, in jener Gegend bei weitem der bedeutendſte Hafen, war ein junges Dorf, ungefähr 60 Meilen den Lawrence hinauf, und war durchaus nicht als Marine-Station zu verwenden. Zu dieſen großen Nachtheilen kommt noch hinzu, daß die größern Seen breite Strecken von Waldungen umgaben, mit Straßen, die ſtets ſchlecht und zuweilen faſt unzugänglich waren. Zwiſchen dem Hudſon und den Küſten des Ontario, eine Strecke von 200 Meilen, gab es damals keine andere Communications-Mittel, als die gewöhnlichen Landſtraßen und eine unvollkommene und unterbrochene Schifffahrt längs den Gewäſſern des Mohawk, Wood Creek, Oneida Lake und den Flüſſen, die vom Letztern in den Ontario-See fließen. Daher konnten nur mit großen Schwierigkeiten und enormen Koſten Vorräthe herbeigeſchafft werden. Da anderſeits der Feind den Ausfluß des St. Lawrence und, im gewiſſen Sinne, den Ocean dadurch inne hatte, konnte er alle nöthige Marine- und Kriegs-Vorräthe von den Vorrathshäuſern in England an die Docks in den Canadas zu Waſſer herbei-

Digitized by Google

schaffen. Man begreift daher sogleich, daß während der Schauplatz der zu berichtenden Kriegsführung dem Anscheine nach in weiter Ferne vom Sitze der britischen Macht war, in Betreff aller praktischen Zwecke, er doch den Ressourcen dieses Reiches näher war, als die Marine-Stationen Amerika's den Seehäfen der Republik.

Zur Zeit als der Krieg erklärt wurde, hatte indessen England keine Offiziere seiner königl. Marine auf den amerikanischen Seen, während diejenigen, die zum Oneida und den Kanonen-Booten auf dem Champlain gehörten, eine regelmäßige militärische Bildung genossen hatten und im Dienste der Marine der Vereinigten Staaten waren. Es unterliegt keinem Zweifel, daß dieser Umstand auf den ersten Akt der kommenden Feindseligkeiten einen wesentlichen Einfluß ausübte, da die englischen Schiffe von Seeleuten geführt wurden, denen nie hinreichende Gelegenheit geworden, die Disciplin und den Geist des höhern Dienstes sich anzueignen. Doch standen die britischen Schiffe nicht lange vorher unter den Befehlen eines Mannes, der seine Jugend in der englischen Marine verlebt hatte und nicht wenige seiner Untergeordneten hatten gleichfalls beschränkte Gelegenheit gehabt, praktisch zu lernen.

Die große Ueberlegenheit des Feindes an Streitkräften hielten den Lieutenant-Commandanten Woolsey, trotz dessen bekanntem Mangel an Disciplin und gehörigem Geiste ab, die Feindseligkeiten zu beginnen, was man daher dem Feinde überließ. Am 19. Juli, also ungefähr einen

Digitized by Google

Monat nach Erlaß der Kriegserklärung, entdeckte man vom Fort zu Sackett's Harbour in einer Entfernung von wenigen Meilen auf offener See 5 Segel, die bald darauf ein dem Zollhause gehöriges Boot nahmen, das sie mit der Forderung hereinsandten, den Oneida, so wie einen Schooner, Lord Nelson, den die Brigg nicht lange vorher genommen hatte, auszuliefern. Der Oneida ging hierauf unter Segel und kam dem feindlichen Geschwader unter den Wind, um dessen Segel zu versuchen und, wo möglich, zu entkommen. Das Letztere indeß unausführbar findend, zog sich Lieutenant-Commandant Woolsey in den Hafen zurück und ankerte seine Brigg gerade unterhalb einer Sandbank, wo er den Eingang zum Hafen bestreichen konnte. Alle Kanonen auf der rechten Seite wurden gelandet und an der Küste aufgestellt, eine Batterie von sechszehn 24pfündigen Caronaden bildend. Auf einer Höhe, die sowohl die offene See als die Hafenmündung beherrschte, war ein kleines Fort, und hier war ein langer 32pfündner, der ursprünglich dem zum Kanonenboote bestimmt gewesenen Oneida gehörte, aufgestellt; und da der Feind noch immer außen blieb, übernahm Mr. Woolsey persönlich die Besorgung dieses Stückes.

Der Feind hielt sich noch immer windwärts, und sobald er in Schußweite war, eröffnete er ein langsames, unregelmäßiges, schlechtgerichtetes Feuer auf das Fort, die Brigg und die Batterie. Sein Feuer ward erwiedert; und nach einer Canonade von ungefähr 2 Stunden wen-

Digitized by Google

deten sich die englischen Schiffe nach Kingston zurück. Dies war der Anfang der Feindseligkeiten auf den Seen, der die Incompetenz der Offiziere auf feindlicher Seite vollkommen nachwies. Die englischen Schiffe waren der Royal George von 22 Kanonen, Prinz-Regent 16 Kanonen, Earl of Moira 14 Kanonen, Duke of Glouceſter, Seneca und Simcoe.*) Die Amerikaner litten durchaus nicht, während dem Feinde einiger Schaden soll zugefügt worden sein.

Es ist wahrscheinlich, daß die Regierung vom Lande selbst unzufrieden war über das Resultat dieses ersten Probestückes ihrer Marine; denn bald darauf wurden Anordnungen getroffen, um Offiziere und Leute der königlichen Marine auf die See zu senden. Es war beiden Partheien klar, daß die Beherrschung der Binnengewässer von großem Nutzen zur Kriegführung an den Grenzen war und jede derselben begann nun systematische Operationen zu deren Erlangung. Da der Feind auf dem Ontario bereits bei weitem der stärkere war, erachtete es die amerikanische Regierung für dringend nothwendig, die ersten Maßregeln zu ergreifen, und sehr bald nach dem Beginn der Feindseligkeiten wurden die ernstlichsten Anordnungen

*) Die Engländer änderten die Namen ihrer Schiffe auf eine Weise, die es sehr erschwert, sie herauszufinden oder ihre Stärke anzugeben. Der Earl of Moira, ein Schiff i. J. 1812, wurde, unter einem andern Namen, als Brigg i. J. 1814 zerstört, und war in der Zwischenzeit ein Schooner gewesen.

Digitized by Google

getroffen. Da es einleuchtete, daß dieses Commando eines der wichtigsten war, das je einem amerikanischen Offizier anvertraut worden, verwendete man die höchste Sorgfalt bei der Wahl eines Mannes, dem diese höchst responsable und schwere Pflicht überantwortet werden sollte. Die Wahl der Behörde fiel auf Capitain Isaac Chauncey, damals an der Spitze der New-Yorker Marine; und alle, die seine bisherige Laufbahn kannten, gaben zu, daß eine bessere Wahl nicht hätte getroffen werden können. Capitain Chauncey war einer der besten praktischen Seeleute seiner Zeit, von geprüftem Geiste, seine Kenntniß von Schiffen umfaßte alle jene Details, mit denen diese Stellung ihn wahrscheinlich in Berührung bringen würde. Seine Befehle waren vom 31. August 1812 datirt und am 6. October kam er persönlich zu Sackett's Harbour an. Da das Commando des Commandanten Chauncey, mit Ausnahme des Champlain sich auf alle Seen erstreckte, hatte er die Zeit, die zwischen dem Datum seiner Befehle und seiner Ankunft an der Station verfloß, dazu verwendet, die Mittel zur Herstellung der nöthigen Kriegsmacht zu organisiren und ins Leben zu rufen. Vierzig Schiffs-Zimmerleute verließen New-York in der ersten Woche des Septembers und noch mehrere folgten sogleich. Mr. Woolsey erhielt Instruktionen, verschiedene kleine Kauffahrer aufzukaufen, und am 18. September verließen 100 Offiziere und Matrosen New-York mit nach Sackett's Harbour bestimmten Flinten, Munition, Vorräthen ꝛc.

Digitized by Google

Die von den Amerikanern auf dem Ontario-See gebrauchten Schiffe waren Schooner von 30 bis zu 100 Tonnen; und die erste Maßregel des Commandanten Chauncey war, eine hinreichende Anzahl dieser Fahrzeuge aufzukaufen, um den See beherrschen zu können, bis bessere Kriegsschiffe gebaut würden. Mr. Woolsey suchte daher die brauchbarsten aus und kaufte sie, bewaffnet, equipirt und bemannt, und übergab sie dem Dienste unter den Namen Hamilton, Governor Tompkins, Conquest, Growler, Julia, Pert ꝛc. ꝛc. Keiner dieser Schooner hatte die Kriegsschiffen nöthige Einrichtung und Eigenschaften, allein sie waren die tauglichsten für den Dienst, die man damals in jenen Gewässern finden konnte. Ohne Windvierungen bestand ihre Bewaffnung hauptsächlich in langen Kanonen auf Drehhölzern mit noch einigen der kleinen Art, die, ausgenommen zur Zurückweisung von Enterern, nicht von wesentlichem Nutzen sein konnten. Der Kiel eines Schiffes für vier und zwanzig 32pfündige Caronaden ward indessen im September gelegt, ehe der Commandeur die Station erreichte.

Mit Zurechnung des Oneida, führte die ganze Flottille, die sogleich ausgerüstet werden konnte, 40 Kanonen, mit einer Bemannung von 430 Mann, die Marine-Soldaten mit eingeschlossen. Da der Oneida 16 Kanonen führte, so folgt daraus, daß jedes der andern 6 Schiffe, 4 Kanonen haben mußte. Damals soll der Feind auf dem Ontario besessen haben den Royal George von

Digitized by Google

22 Kanonen, den Earl of Moira von 14 Kanonen, beide Schiffe; und die Schooner Prinz-Regent 16 Kanonen, Duke of Glouceſter 14 Kanonen, Simcoe 12 Kanonen und Seneca 4 Kanonen, was im Ganzen mehr als die doppelte Anzahl der Amerikaner und eine verhältnißmäßige Ungleichheit in der Anzahl der Mannſchaften ergibt. Als Kreuzer beſaſſen die feindlichen Schiffe einen Vortheil in ihrer Form und Conſtruktion, was ihre Ueberlegenheit noch ſehr verſtärkte.

Während dieſe Vorbereitungen auf dem Ontario getroffen wurden, ward der Dienſt auf den andern Seen gleichfalls nicht vernachläſſigt. Wegen des Niagara-Falles kann keine natürliche Communication Statt finden zwiſchen dem erſtern dieſer großen Waſſerbehälter und ſeinen weſtlichen Nachbarn; auch waren damals noch keine künſtlichen Verbindungsmittel verſucht worden. Es war daher nothwendig, verſchiedene Geſchwader oder kleine Flotten für die verſchiedenen Gewäſſer herzuſtellen, eine Nothwendigkeit, welche die Koſten der Zurüſtungen bedeutend vermehrte und den ſchwierigen Charakter des Commandos weſentlich erhöhte. Da die Zufuhren für die indiſche Kriegführung im Nordweſten, ſo wie der Schutz der rechten Flanke des Feindes, großentheils von der Fähigkeit, den Erie und die obern Seen — wie die zuſammenhängenden Gewäſſer genannt werden — zu beſchiffen, abhing, richteten beide Theile frühe ſchon ihre Aufmerkſamkeit auf die Mittel, ſich den Vorrang auf dem Erſtern zu verſchaffen,

Digitized by Google

der, wie man wohl fühlte, der Ort war, wo der Kampf würde entschieden werden.

Vor dem Kriege von 1812 war kein Schiff auf den obern Seen, das eigentlich zur amerikanischen Marine gehörte. Indessen war doch eine Brigg, der Adams, auf diesen Gewässern für das Kriegs-Departement erbaut worden, welches sie lange zum Transport von Vorräthen und militärischen Zufuhren benutzte. Dies Schiff hatte keine eigenen Windvierungen, obgleich man sie unzureichend zu ersetzen gesucht hatte, und da der eigenthümliche Dienst es zu jeder Zeit den Angriffen der Wilden im Innern aussetzte, führte es einige leichte Kanonen. Durch die Wegnahme von Mischigan fiel der Adams indessen in die Hände der Feinde, die ihn „Detroit" nannten und in ihre Marine aufnahmen. Zu jener Zeit besaß der Feind zwei oder drei andere Schiffe auf den obern Seen, und daher verschaffte ihnen diese Prise für den Moment die vollständige Beherrschung der Gewässer zwischen dem Ausflusse des Erie und der Spitze des Mischigan-Sees.

In der Absicht, dieser Uebermacht entgegenzuwirken, wurde ungefähr, als Commandant Chauncey zu Sackett's Harbour eintraf, Lieutenant J. D. Elliott an die obern Seen geschickt mit Instructionen, alle passenden Schiffe, die er finden könnte, aufzukaufen und zugleich Vorbereitungen zur Herstellung der nöthigen Seemacht in jener Gegend zu treffen.

Während Mr. Elliott auf diese Weise beschäftigt war,

Digitized by Google

gab ihm ein glückliches Zusammentreffen von Umständen Gelegenheit, einen Streich gegen den Feind auszudenken, den er auch auf die rühmlichste Weise sogleich ausführte. Am Morgen des 7. October kam der Detroit in Gesellschaft der Caledonia, einer andern Brigg, den See herab, und ankerte unter Fort Erie, und an dem nämlichen Tage erhielt man Nachricht, daß die erste für den See bestimmte Abtheilung von Matrosen nur noch eine kurze Strecke von der Niagara-Gränze entfernt sei. Sogleich wurden ihnen demnach Befehle entgegengeschickt, ihre Ankunft zu beschleunigen, die wirklich auch gegen Mittag desselben Tages noch Statt fand.

Die Leute ohne Waffen findend, wendete sich Mr. Elliott an den Brigadier-General Smythe, den commandirenden Offizier auf dieser Gränze, der nicht nur das Nöthige herbeischaffte, sondern auch noch ein Commando von 50 Soldaten, unter Capitain Towson von der Artillerie, der sich freiwillig erboten hatte, zur Hülfe bei der Unternehmung abschickte.

Zwei der in diesen Gewässern gebrauchten Langboote, jedes ungefähr 50 Mann Matrosen und Soldaten enthaltend, wurden zu dieser Expedition ausgerüstet und verließen Buffalo Creek ungefähr um 1 Uhr Morgens am folgenden Tage, Mr. Elliott führte eines dieser Boote persönlich, unter ihm stand Lieutenant Roach von der Artillerie, während das andere von Mr. Watts, einem Segelmeister, geführt wurde, den militairischen Befehl

Digitized by Google

hatte Capitain Towſon. Das erſte der beiden Boote griff den Detroit von vorne an und nahm ihn nach kurzem Wiederſtande auf die ſchönſte Weiſe; Lieutenant Elliott und Roach enterten mit einander an der Spitze ihrer Leute. Die Schnelle und Entſchloſſenheit des Manövers ließ auf beiden Seiten keinen bedeutenden Verluſt zu. Die Caledonia wurde gleichfalls auf ſchöne Weiſe genommen, da man ihr aber nicht ſo leicht als dem Detroit beikommen konnte, fand ſie der Angriff gehöriger vorbereitet und ſie konnte daher, obgleich ſie eigentlich bedeutend ſchwächer war, als der Detroit, den Angreifenden bedeutendern Schaden zufügen. Nach Mr. Elliott's Bericht führte der Detroit ſechs lange 9 Pfündner und hatte 56 Mann an Bord. Ungefähr 30 amerikaniſche Gefangene fand man in dieſem Schiffe. Die Caledonia hatte 2 Kanonen und eine ſchwächere Bemannung. Auch in dieſem Schiffe wurden 10 amerikaniſche Gefangene gefunden.

Mr. Elliott's Boot hatte einen Getödteten und einen Verwundeten, den Midſhipman Mr. Cummings. Mr. Watt's Boot litt aus dem angedeuteten Umſtande bedeutend mehr.

Die Caledonia wurde glücklich auf die amerikaniſche Seite hinübergebracht, mit dem Detroit jedoch hatte es bedeutendere Schwierigkeiten. Mr. Elliott ſah ſich genöthigt, den Fluß hinunter zu fahren, die Forts unter einem lebhaften Feuer zu paſſiren und im Bereiche ihrer Kanonen zu landen. Hier fand nun eine Canonade Statt,

Digitized by Google

während welcher fruchtlose Versuche gemacht wurden, an das amerikanische Ufer Taue zu werfen, um die Brigg hinunter zu dugstren. Da er sich sowohl von den Kanonen der feindlichen Werke, als auch von einiger leichten Artillerie angegriffen sah, beschloß Mr. Elliott seinen Anker zu kapern, und außer dem Bereich der erstern zu kommen, sich für stark genug haltend, den letztern zu widerstehen. Dieser Plan glückte theilweise, da jedoch der Pilot das Schiff verlassen hatte, fuhr es an Squaw Island an. Die Gefangenen wurden nun ans Land geschickt undbalddarauf verließ Mr. Elliott das Schiff, um Beistand zu suchen. Um diese Zeit enterte der Feind die Prise, wurde aber bald durch die Artillerie des Obrist-Lieutenant, da der Detroit von den Kanonen auf beiden Seiten des Niagara beherrscht wurde, wieder vertrieben. Unter solchen Umständen behielt man wohl das Schiff, allein es war nun unbrauchbar für den Dienst und wurde zuletzt, nachdem man fast alles, was es enthielt, in Sicherheit gebracht hatte, verbrannt.

Dies war der erste glückliche Coup, der beiden Nationen im Kriege auf den Seen zu Theil ward, und der Anfang war für die Amerikaner glücklich zu nennen, nun durften sie hoffen, ihren mächtigen Feinden auf diesen Gewässern auf's Kräftigste entgegentreten zu können. Das Benehmen des Mr. Elliott fand allgemeine Anerkennung und der Congreß votirte ihm einen Ehrendegen. Seine Gewandtheit und Entschlossenheit waren von großem

Digitized by Google

Nutzen, und es erhöht noch das Verdienst aller Gegenwärtigen, daß sie die Caledonia, als sie das Ufer verließen, für viel stärker hielten, als sich später ergab. Die Armee hatte gleichen Antheil an dem Ruhme dieser glänzenden kleinen Unternehmung, denn Capitain Towson, der eigentlich eines der Boote befehligte, obgleich es natürlich von einem See-Offizier geführt werden mußte, benahm sich auf die schönste Weise. Die Namen des Lieutenant Roach von der Artillerie, Fähnrich Prestman von der Infanterie und mehrerer anderer Volontairs von Buffalo, wurden vom commandirenden Offizier gleichfalls lobend erwähnt.

Nicht lange nach diesem glücklichen Exploit kam ein Theil der Bemannung des John Adams von 28 Kanonen, der zu New-York abgetakelt worden, nach Buffalo, um in den Ausrüstungen auf dem Erie-See verwendet zu werden. Da Mr. Angus, der ihm der Anciennität nach vorangehende Offizier, diese Abtheilung begleitete und es auf den andern Seen an Lieutenants fehlte, kehrte Mr. Elliott wieder zu den Schiffen zurück, um unmittelbar unter Commodore Chauncey zu dienen. Ehe er indeß seine Station verließ, hatte er für mehrere Schooner, die im Niagara lagen, abgeschlossen, allein es zeigte sich später, daß es, wegen der feindlichen Batterien schwierig sei, sie in den See zu bringen.

Commodore Chauncey erschien zum ersten Male auf dem See am 8. November, seine Flagge wehete an Bord des Oneida, von 16 Kanonen, Lieutenant Commodore

Digitized by Google

Woolsey; mit ihm waren der Congreß, Lieutenant Elliott, Hamilton, Lieutenant M'Pherson; Governor Tompkins, Lieutenant Brown; Pert, Mr. Arundel; Julia, Mr. Trant; und Growler, Mr. Mix; die drei letztgenannten Offiziere waren Segelmeister. Der Zweck des Auslaufens war, die Rückkunft der feindlichen Schiffe zu stören, von denen die meisten, wie bekannt war, westwärts gegangen waren, um der Armee zu Kingston Vorräthe zuzuführen. Zur Erreichung dieses Zweckes hielt sich das amerikanische Geschwader oder Flottille bei den False Ducks, einige kleine Inseln, die gerade im Wege der Schiffe liegen, welche längs der nördlichen Küste gehen. Wie die Schiffe sich dieser Station näherten, entdeckte man ein Segel landwärts. Bald fand es sich, daß es der Royal George sei, damals bei weitem das größte Schiff, das je auf den amerikanischen Binnengewässern erbaut worden. Daß ein Schiff von dieser Stärke es für nothwendig halten mußte, sich vor dem Oneida zurückzuziehen, muß dem Umstande zugeschrieben werden, daß es ihm an Offizieren mangelte, denn der Feind hatte für den Dienst auf den Seen noch keine Verstärkungen von der königlichen Marine erhalten. Commodore Chauncey jagte den Royal George in die Bai von Quinté und verlor ihn in der Nacht aus dem Gesichte. Am nächsten Morgen entdeckte man ihn doch wieder in der engen Passage, die nach Kingston führt. Es wurde sogleich das Signal zu einer allgemeinen Jagd gegeben, die man unter abwech-

Bayerische Staatsbibliothek München

Digitized by Google

selnden Stürmen und leichten Winden fortsetzte, bis der Feind unter den Schutz seiner Batterien getrieben war.

Obgleich der Wind gerade herein wehete und den Rückzug schwierig machte, entschloß sich doch Commodore Chauncey, dem Feinde zu folgen, um seine Vertheidigungsmittel zu erproben und, wenn es anginge, mit ihm handgemein zu werden. Sogleich wurden demnach hierfür Verordnungen getroffen und etwas vor 3 Uhr nahmen die herbeigekommenen Schiffe ihre Stellungen ein und richteten sich der Mündung des Hafens zu. Dem Congreß, Lieutenant Elliott, folgte die Julia, der Pert und der Growler. Der Oneida bildete den Nachzug, da die schweren Kanonen der Schooner der Brigg für einen nähern Kampf den Weg bahnen sollten. Der Hamilton und Governor Tompkins waren bedeutend entfernt, da sie zur Jagd ausgesandt waren und nicht schnelle genug herankommen konnten.

Um 5 Minuten nach 3 Uhr eröffneten die Batterien auf den Punkten India und Navy auf den Conquest; ihr Feuer wurde jedoch erst 7 Minuten später erwiedert. Die Kanone des Pert sprang nach der dritten Charge. Durch diesen Zufall wurde der Commandeur, Mr. Arundel, schwer und ein Midshipman und drei Leute leicht verwundet. Das Schiff war nun für den Rest des Tages fast nutzlos. Der Oneida, obgleich schon einige Zeit vorher im Feuer, eröffnete doch erst 40 Minuten nach 3 Uhr mit seinen Caronaden auf den Royal George,

Digitized by Google

allein als er einmal anfing, gerieth der Feind bald in Verwirrung und um 4 Uhr kappte er seine Taue, lief tiefer in die Bai ein und segelte schnelle auf eine Werft zu, welches direct unter dem Schutze der englischen Truppen stand. Hier desertirten im wahren Sinne des Wortes ein Theil seiner Leute, die jedoch später wieder an Bord zurückkamen. Bald darauf kam der Governor Tompkins in den Hafen und begann das Gefecht tapfer; der Hamilton war ihm bereits zuvorgekommen. Die Action wurde warm und allgemein während einer halben Stunde, der Feind feuerte von 5 Batterien, dem Schiffe und einigen beweglichen Kanonen. Die Nacht war nun so nahe, der Wind wehete so heftig und das Wetter sah so drohend aus, daß die Piloten sich für unfähig erklärten, länger für die Schiffe verantwortlich sein zu können, und Commodore Chauncey, der den Feind am Lande viel stärker fand, als man ihm angegeben hatte, gab der Flotille das Signal zum Rückzuge. Als sie indeß ungefähr 2 Meilen weit in die offene See gekommen, ankerte das Geschwader, da der Angriff am Morgen erneuert werden sollte.

In dieser bravgeführten Affaire, die dem Sturme auf Tripoli ähnlich, und in keiner Beziehung den Canonaden auf jene Stadt, wenn man den Unterschied der streitenden Kräfte gehörig berücksichtigt, untergeordnet war, erlitten die Amerikaner einen weit kleinern Verlust, als man vielleicht erwarten möchte. Der Oneida hatte einen

Digitized by Google

Getödteten und drei Verwundete und erlitt einigen Schaden am Segelwerke. Die andern Schiffe kamen sogar noch besser davon, indem die Kühnheit des Angriffes, wie so oft der Fall, eine Art von Straflosigkeit hervorbrachte. Jedoch Mr. Arundel vom Pert, der, obgleich schwer verwundet, das Verdeck nicht verlassen wollte, ward unglücklicher Weise über Bord geschleudert und ertrank, während das Schiff auf seinen Ankergrund zusteuerte.

Die Schooner benahmen sich bei dieser Gelegenheit trefflich, flößten dem Commodore Chauncey einen hohen Grad von Vertrauen auf seine Offiziere und Leute, und den Letztern gegen ihren Befehlshaber ein entsprechendes Gefühl der Achtung ein. Die feste Weise, in der alle Schiffe, unter dem scharfen Feuer der feindlichen Kanonen und Batterien, ihrem Ankergrunde zusteuerten, war nicht der wenigst rühmliche Theil ihres Benehmens in dieser Affaire. Der Verlust der Engländer ist nicht bekannt obgleich offenbar der Royal George schwer gelitten haben mußte. Die Schwäche ihres Widerstandes ist wahrscheinlich der Kühnheit des Angriffes zuzuschreiben, da sie nicht hatten ahnen können, daß eine so geringe Macht sich einem, mit Vertheidigungsmitteln so reichlich versehenen Orte, nähern würde.

Am Morgen des 10. war aller Anschein zu einem heftigen Winde vorhanden und der beabsichtigte Angriff

Digitized by Google

wurde verschoben. Um 7 Uhr wurde das Signal gegeben, unter Segel zu gehen und die Flottille ging aus der sehr engen Passage in die offene See mit allen Segeln, da die vorgerückte Jahreszeit und der bekannte Charakter jenes stürmischen Gewässers, mit allem Anscheine von schlechtem Wetter, eine solche Maßregel als der Klugheit angemessen forderte. Bald nachdem die offene See erreicht war, wurde der Simcoe gesehen und unter einem scharfen Feuer vom Tompkins, Hamilton und der Julia, die das Schiff übel zurichteten, in seichtes Wasser getrieben. Es entkam indessen, indem es über ein Riff ging, obgleich Mr. M'Pherson, im Hamilton, ihm in 9 Fuß Wasser folgte. Da ein Sturm drohete, weigerten sich die Piloten länger zu bleiben, und Commandant Chauncey war daher genöthigt, nach Sackett's Harbour zurückzukehren.

Wahrend der Hamilton in der Bay von Quinté jagte, nahm er einen Schooner und verbrannte ihn, und während die Flottille nach Kingston segelte, nahm er einen zweiten vor der Mündung des Hafens. Es fand sich, daß diese Prise am nächsten Morgen mit den andern Schiffen die Passage nicht verlassen konnte und der Growler wurde beordert, mit ihr vor dem Hafen vorbeizusegeln, um an der andern Seite der Insel heraufzukommen, wo vielleicht die Erscheinung der beiden Schiffe den Royal George zur Jagd hervorlocken werde. Das letztere Projekt schlug fehl, allein der Growler erreichte am 13. mit dieser und noch einer Prise, einer Schaluppe, die einen

Digitized by Google

Bruder des verstorbenen Generals Brock an Bord hatte, glücklich Sackett's Harbour.

Da dem Commandanten Chauncey Nachricht geworden, daß der Earl of Moira bei den Ducks sei, segelte er am selben Tage noch mit dem Oneida in einem Schneesturme aus, um ihn zu kapern; allein der Feind war zu sehr auf seiner Hut, um überrumpelt zu werden, und die Distanzen auf dem See waren zu klein, als daß man ihm hätte durch eine Jagd zuvorkommen können. Der Oneida sah den Royal George und 2 Schooner, allein selbst diese 3 Schiffe waren nicht geneigt, mit der einzelnen amerikanischen Brigg anzubinden. Die beiden Schooner hielt man für den Prince Regent und den Duke of Gloucester. Commandant Chauncey ging hierauf nach Oswego, um einige zu Wasser erwartete Vorräthe zu beschützen. Während dieses kurzen Kreuzens entging der Oneida nur mit Noth dem Schiffbruch, und der Eisgang war so stark, daß es unmöglich gewesen wäre, die Caronaden zu gebrauchen, wäre es nothwendig gewesen. Trotzdem kreuzten der Conquest, Tompkins, Growler und Hamilton noch fort bis zum 17. November. Am 19. versuchte der Commandant an die Spitze des Sees zu gehen, wurde aber von einem Sturmwinde zurückgetrieben, während dessen das Eis so sehr zunahm, daß es die Schiffe in Gefahr brachte. Der Growler ward entmastet. Anfangs December hörte die Schifffahrt auf.

Während diese Ereignisse auf den untern Seen vorfielen,

Digitized by Google

war die Marine auf den obern Seen durchaus nicht unbeschäftigt, obgleich bis jetzt noch kein einziges Schiff equippirt worden. Unter Brigadier-General Smythe war eine kleine Truppenabtheilung zu Buffalo versammelt worden, und allgemein glaubte man, daß die Absicht dieses Offiziers sei, eine Landung auf der Küste von Canada zu versuchen, sobald er eine gehörige Macht beisammen habe. Gegen Ende November hielt man die Anordnungen für weit genug vorgeschritten zu einem Versuche, den Feind von den Batterien am jenseitigen Ufer zu vertreiben, um dies Hinderniß der Landung der Brigade aus dem Wege zu räumen. Natürlich erwartete die Armee Unterstützung bei diesem bedeutenden Dienste von dem Chore der an diesem Punkte versammelten Seeleute.

Die Leute des John Adams hatten sich in den Wäldern am Flusse gelagert, und da sie bemerkten, daß der Feind über den Niagara zu canoniren pflegte, schifften sie bald nach ihrer Ankunft des Nachts an das Wrack des Detroit, wo es ihnen gelang, vier Kanonen dieses Schiffes, nebst einer großen Menge Munition zu retten. Diese Stücke wurden in eine Batterie aufgestellt und zwischen beiden Theilen entwickelte sich nun eine plänkelnde Canonade, bis zur Ankunft einiger schweren Kanonen von der Seeseite, wodurch die Amerikaner ihre Batterien so sehr verstärken konnten, daß sie es nun mit ihren Gegnern vollkommen aufnehmen konnten. Auf diese Weise verging mehr als ein Monat, als Mr. Angus um einige Offiziere

Digitized by Google

und Seeleute, zur Wegnahme der jenseitigen Batterien, damit die beabsichtigte Landung geschehen könnte, ersucht wurde. Bald waren die Anordnungen complettirt und der Morgen des 28. Novembers ward zur Unternehmung bestimmt.

Da der beabsichtigte Angriff verschiedenes zu bezwecken hatte, wurde die Expedition in zwei Abtheilungen getheilt. Eine, von Capitain King, vom 15. Infanterie-Regiment befehligt, wurde beordert, den Strom eine kurze Strecke hinaufzugehen, um ihren Angriffspunkt zu erreichen, während die andere ebenso weit hinabgehen mußte. Da die Erste in Ansehung des Ruderns am schwierigsten war, bedurfte man hier der Seeleute am Nothwendigsten. So schiffte sich Mr. Angus in 10 Booten mit 70 Mann, außer den Offizieren, ein, in Begleitung des Capitain King, an der Spitze eines Detachements von 150 Soldaten. Mit dieser Abtheilung ging Mr. Samuel Swartout von New-York, als Volontair. Obrist-Lieutenant Boerstler befehligte 10 andere Boote, die das Detachement von ungefähr 200 Mann, das den Strom hinabzugehen hatte, an Bord führten.

Die Division mit den Seeleuten verließ um 1 Uhr mit umwickelten Rudern das amerikanische Ufer zuerst, und fuhr gemessen und in schöner Ordnung in den Strom. Daß der Feind sie zu empfangen bereit war, ist gewiß, und es ist wahrscheinlich, daß er die Absicht, in dieser Nacht noch überzugehen, ahnete. Doch war auf der cana-

Digitized by Google

diſchen Seite alles ruhig und ſtille, bis die Boote aus dem Schatten des Waldes in ein ſtärkeres Licht kamen, wo ſie mit einem Musketenfeuer und einem Feuer aus zwei Feldſtücken, die vor einigen unter der Benennung Red Houſe bekannten Barracken aufgeſtellt waren, empfangen wurden. Die Wirkung dieſes Empfanges war eine kleine Confuſion und Unordnnng, und da einige Offiziere und viele Leute getödtet oder verwundet waren, konnten nicht alle Boote das Ufer gewinnen. Diejenigen, in welchen tüchtige Offiziere blieben, rückten tapfer vorwärts und die Leute landeten in einem Augenblick. Eine Abtheilung der Feinde hatte ſich in Fronte der Barracken, die linke Flanke durch die zwei Kanonen gedeckt, aufgeſtellt Sobald die Truppen formirt werden konnten, ward das feindliche Feuer erwiedert und nun entſpann ſich ein kurzer Kampf. In dieſem kritiſchen Augenblick erſchien ein kleiner Trupp Seeleute, mit Piken und Piſtolen bewaffnet; an ihrer Spitze Mr. Watts, ein Segelmeiſter, und Mr. Holduz, umgingen den Fuß des Hügels, griffen die Artilleriſten an und nahmen die Kanonen mit der größten Bravour. Der kommandirende Lieutenant King wurde tödtlich verwundet und gefangen genommen. Zu der nämlichen Zeit machten die übrigen Seeleute und die Soldaten einen Angriff auf die Fronte, durchbrachen des Feindes Linie und jagten ihn in die Flucht nach den Caſernen.

Das Feuer des Feindes war nun aber ſehr zerſtörend und er mußte deshalb vertrieben werden. Einige

Digitized by Google

junge und muthige Cadetten befanden ſich bei dem Trupp, und dreien von ihnen Meſſrs. Wragg, Holdup und Dudley, nebſt einigen jungen Leuten, gelang es, ein Fenſter zu erbrechen, durch welches ſie eindrangen. Dieſer tapfere, kleine Haufen öffnete eine Außenthür und Mr. Angus ſtürmte nun mit den Seeleuten hinein. In einem Augenblick hatten ſie das Stroh, worauf die Soldaten ſchliefen, in Brand geſteckt und ſchnell ſtanden die Caſernen in Flammen. Der Feind, eine Abtheilung Grenadiere, befand ſich in dem obern Stockwerke und mußte nun zu entkommen ſuchen. Er machte einen heftigen Angriff und rettete ſich durch den hintern Theil des Gebäudes, worauf er ſich ſammelte und von Capitain King, der ſeine Leute außerhalb aufgeſtellt hatte, angegriffen wurde.

Die Seeleute und Soldaten wurden nun aber getrennt, weil der Befehl zum Rückzug gegeben ward, obgleich man nicht weiß, von wem er ausging, und ein Theil der Seeleute und Soldaten kehrte um und beſtieg die Boote. Mr. Angus, der jeden Verſuch, die Retirade aufzuhalten, vergeblich fand, zog ſich mit ſeinen Leuten zurück. Capitain King aber, mit einem Theil der Soldaten und unterſtützt von den Meſſrs. Wragg, Dudley und Holdup, an der Spitze einiger Matroſen, ſetzte den Kampf fort. Dieſe jungen Offiziere trafen mit den Soldaten zuſammen, und nachdem der Befehl zum Angriff gegeben worden war, wurde die Linie des Feindes noch einmal durchbrochen, der ſich in die Batterie flüchtete. Hierhin ver-

Digitized by Google

folgt, wurde er von Stelle zu Stelle getrieben, bis er endlich gänzlich auf's Haupt geschlagen, den Capitain King im vollsten Besitz der sämmtlichen Batterien dieses Punktes ließ.

Die jungen Seeoffiziere, welche glaubten, ihre Pflicht, in so ferne sie betheiligt waren, gethan zu haben, begaben sich nun nach dem Ufer und setzten, so gut es ihnen möglich war, auf die amerikanische Seite über. Die meisten der Matrosen, welche nicht geblieben waren, konnten mit Hülfe ihrer Gewandtheit als Seeleute, sich ebenfalls Mittel zur Rückkehr verschaffen; aber Capitain King und mehrere Offiziere der Armee, nebst 60 Soldaten fielen in die Hände des Feindes, aus Mangel an diesen Mitteln. Der Angriff des Obristen Boerstler glückte in einem hohen Grade und seine Partie entkam.

Obgleich es scheint, daß diese Affaire in großer Unordnung durchgeführt wurde, so hatte doch das Gefecht einen sehr verzweifelten Charakter. Der Eindruck, welchen die Seeleute mit ihren Piken gemacht hatten, wurde sobald nicht vergessen, und der Verlust, den sie erlitten, war ihrer Tapferkeit ganz gleich. Der Feind war total geschlagen worden und nichts als ein Mißverständniß war die Ursache, daß der Angriff nicht ganz glückte; man hatte nämlich vermuthet, daß die Boote, welche aber gar nicht an das Ufer gekommen waren, gelandet und dann retirirt wären. Jedoch die Batterien waren erobert, die Kanonen

Digitized by Google

vernagelt, die Casernen verbrannt und die Amunitionswagen zerstört.

Wegen der Natur des Dienstes und der großen Ausdauer des Feindes, welcher sich sehr gut benahm, war der Kampf außerordentlich blutig gewesen. Von 12 Seeoffizieren waren 8 verwundet, 2 davon todtlich. Der totale Verlust der Partie war ungefähr 30 Mann an Todten und Verwundeten, also die Hälfte von Allen, welche landeten, obgleich einige beschädigt wurden, die das Ufer gar nicht erreichten. Auch die Soldaten hielten sich auf das Tapferste und mehre ihrer Offiziere wurden verwundet. Mr. Angus und Capitain King erwarben sich beide viel Lob wegen ihrer Unerschrockenheit. *)

*) Mr. Angus, welcher bei dieser Gelegenheit der einzige anwesende bestallte Seeoffizier war, hatte ebenfalls eine Wunde am Kopfe durch einen Gewehrkolbenschlag erhalten, obgleich sein Name nicht auf der Liste der Verwundeten stand. Messrs. Sissen und Watts, Steuermeister, starben an ihren Wunden. Mr Carter, ein anderer Steuermeister, war ebenfalls blessirt. Von den Cadetten wurde Mr. Wragg, nun todt, von einem Bajonnettstich in den Unterleib getroffen; Mr. Graham, jetzt Commandeur Graham, verlor ein Bein; Mr. Holdup, jetzt Capitain Holdup-Stevens, erhielt einen Schuß durch die Hand; Mr. Brailesford, nun todt, erhielt eine Kugel durch das Bein, und Mr. Mervine, jetzt Commandeur Mervine, erhielt eine Musketenkugel in die Seite. Mr. Dudley, nun todt, entkam unbeschädigt, obgleich er sich sehr aussetzte.

Messrs. Dudley, Holdup und Wragg blieben bis zu Ende des Gefechtes in Canada. Diese drei jungen Leute, von denen noch keiner 20 Jahre zählte, trafen sich bei Tagesanbruch am Ufer und bestiegen ein leckes Kanoe, welches Mr. Dudley aus einem

Digitized by Google

Da im Dezember die Schifffahrt auf den großen Seen gefährlich ist, so hatte der Seekrieg nach dem letzten Gefecht ein Ende für dieses Jahr, obgleich beide Nationen Anstalten trafen, die Wintermonate, während die Küsten mit Eis umgeben waren, auf das Vortheilhafteste zu benutzen.

Sechstes Kapitel.

Vermehrung der amerikanischen Force mit kleinen Schooners. — Der Madison wird von Stapel gelassen. — Der Capitain Sir J. L. Yeo erhält das Commando der englischen Force auf den Seen. — Beabsichtigter Angriff auf York (jetzt Toronto.) — Vorbereitungen zur Errichtung einer Force auf dem See Erie. — Einschiffung der Mannschaft des amerikanischen Geschwaders. — Landung der Brigade unter General Pike. — Einnahme von York. — Vorbereitungen zu einem Angriff auf Fort George. — Stadt und Fort genommen. — Dienste der Seemacht bei dieser Gelegenheit. — Eifer und Geschicklichkeit des Capitain Perry.

Beide Parteien benutzten den Winter von 1812—13, zum Bauen. Im Laufe des Frühlings hatten die Ame-

Bache herbeischleppte. Dieser machte auch mit Hülfe einer Streitaxt zwei Ruder aus Querstangen und nachdem sie fünf Matrosen, von denen drei verwundet waren, mit eingenommen hatten, stießen sie vom englischen Ufer ab. Obgleich sie das eindringende Wasser mit den Hüten ausschöpften, so sank dennoch das Boot unter ihnen, nahe bei Squaw Eiland. Hier zogen sie die verwundeten Leute an's Ufer, leerten das Kanoe aus, schleppten es nach der amerikanischen Seite und machten einen neuen Versuch überzusetzen. Dieser gelang ihnen und sie erreichten das Ufer, obgleich das Kanoe beinahe wieder ganz mit Wasser gefüllt war. Einer der Verwundeten starb gerade als die Partie landete.

Digitized by Google

rikaner ihre Force bis auf 11 Segel vermehrt, von denen 10, die von den Kaufleuten gekauften kleinen Schooners waren, welche mit Kanonenboot-Armatur, jedoch ohne Quarters, ausgerüstet wurden. Außer diesen schon genannten Fahrzeugen hatte man noch den Ontario, die Scourge, die Fair American und die Asp. Von den Zehnen war keines zum Kreuzen zu gebrauchen, und eine gewöhnliche Brigg von 18 Kanonen hätte es bei günstigem Winde und im nahen Gefecht, mit ihnen allen sehr leicht aufnehmen können. Jedoch auf Schußweite und stillem Wasser, konnte man ihnen eine gewisse Brauchbarkeit nicht absprechen, ja, es zeigte sich sogar am Ende, daß sie beim Angriff auf Batterien und zur Deckung von Angriffen von außerordentlichem Nutzen gefunden wurden.

Am 26. November wurde das neue Schiff, genannt Madison, in Sackett's Harbour vom Stapel gelassen. Es war zu 24 Kanonen eingerichtet, deren Metall in 32 Pfund-Karthaunen bestand, wodurch es dem Royal George etwas überlegen wurde. Neun Wochen früher, ehe dieses Schiff in's Wasser kam, stand das Holz zu demselben noch im Walde. Diese unter so vielen ungünstigen Umständen, ungewöhnliche Schnelligkeit, muß den vorzüglichen Anordnungen des commandirenden Offiziers, und auch dem gescheiten Kopfe und den außergewöhnlichen Hülfsmitteln des Baumeisters, Mr. Henry Eckford zugeschrieben werden, dessen professionelle Fähigkeiten zur höchsten Classe gehörten.

Digitized by Google

Auf der anderen Seite legte der Feind den Kiel zu einem etwas größeren Schiffe als der Madison, welches den See gänzlich beherrscht haben würde, ungeachtet des Erscheinens des letztern, da seine kleinen Schiffe durchaus besser waren, als die der Amerikaner; der Royal George war vielleicht stark genug, um zwei Briggs von der Force des Oneida zu engagiren. Es war deßhalb nothwendig, ein neues Schiff zu Sackett's Harbour zu erbauen und so ging ein frischer Trupp Schiffbauer im Februar dorthin.

Ungefähr um dieselbe Zeit ernannte der Feind den Capitain Sir James Lucas Yeo zum Commandeur auf den amerikanischen Seen. Dieser Offizier hatte mit dem Southampton von 32 Kanonen vor Kurzem Schiffbruch gelitten und stand wegen seines Muthes und guten Benehmens in hohem Ansehen. Die Beherrschung dieser Gewässer wurde für so wichtig gehalten, daß man große Sorgfalt in der Auswahl der Offiziere verwendete, welche auf denselben befehligen sollten. In der That waren beide kriegführende Mächte von der Nothwendigkeit eines Kampfes um die Oberherrschaft so überzeugt, daß jede Seite einen Angriff im Laufe des Winters erwartete, und es ist bekannt, daß die Amerikaner wirklich einen solchen im Schilde führten.

Im Monat März machte Commodore Chauncey der Regierung den Vorschlag zu einem Angriff auf York (jetzt Toronto), anstatt des auf Kingston beabsichtigten und legte so starke Gründe zur Abänderung dieses Pla-

Digitized by Google

nes vor, daß sein Rath befolgt wurde. Der Feind hatte nämlich den Fehler begangen, zwei verschiedene Hafen zum Bauen zu verwenden, wodurch er sich der Gefahr eines Angriffs auf seine vertheilten Mittel der Vertheidigung aussetzte. Um so weiser war daher der von dem amerikanischen Commandeur vorgeschlagene Plan, da die Zerstörung eines einzigen Schiffes von irgend einer Größe die Beherrschung der Seen wenigstens auf einige Monate nach sich ziehen mußte.

In der Zwischenzeit wurden Vorkehrungen zur Aufstellung einer Force auf See Erie getroffen; so war während des Monats März der Kiel zu zwei Briggs auf Preque Insel (jetzt Erie) gelegt worden. Da aber bekanntlich beinahe die ganze amerikanische Seite dieser Gränze kaum etwas anderes als eine Wildniß war und die meisten der bestehenden Straßen eigentlich nur durch markirte Bäume bezeichnete Passagen waren, welche im Frühjahre und Herbst fast gänzlich unbefahrbar wurden, so mußten die Anordnungen der Regierung höchst schwierig in der Ausführung und diese selbst sehr verspätet werden. Um diese Verlegenheiten noch zu vermehren, fand man aus, daß die Leute, welche von den Küsten des Meeres nach denen der Seen transportirt wurden, den Gefahren entkräftender Fieber ausgesetzt waren, um so mehr, da noch keine regelmäßigen Wohnungen zu ihrer Aufnahme errichtet werden konnten.

Im März langten frische Abtheilungen von Seuleuten

Digitized by Google

in Kingston an, wo das neue Schiff seiner Beendigung rasch zueilte.

Am 6. April wurde auf amerikanischer Seite ein von Mr. Eckford erbauter niedlicher kleiner Lootsen-Boot-Schooner vom Stapel gelassen, welcher zum Recognosciren und Ueberbringen von Depeschen gebraucht werden sollte. Seine Bewaffnung bestand in einem einzigen langen messingenen 9 Pfündner und man gab ihm den Namen Lady of the Lake. Zwei Tage später wurde der Kiel zu einem neuen Schiffe gelegt, das viel größer war, als der Madison.

Gegen die Mitte des Monats hielt man die Schifffahrt auf dem See für sicher und am 19. wurde das Geschwader für den activen Dienst bereit erklärt. General Dearborn ließ daher am 22. eine Truppenabtheilung von 1700 Mann in den verschiedenen Fahrzeugen einschiffen, und am 24. wurde ein Versuch zum Auslaufen gemacht, da die Armee, welche wegen des engen Raumes auf den kleinen Schiffen viel leiden mußte, anfing ungeduldig zu werden. Der Commodore mußte jedoch, wie er vorausgesehen hatte, zurückkehren, da ein Sturm ausbrach. Nun hatten diese wenigen Tage einen sehr schädlichen Einfluß auf den Gesundheitszustand beider Branchen des Dienstes, indem der Raum für die Mannschaften unter Deck zu enge war, während sie oben der schädlichen Einwirkung der Jahreszeit ausgesetzt waren. Der

Digitized by Google

Madiſon allein, eine Kriegsſchaluppe, hatte 600 Seelen an Bord, die Matroſen mit eingerechnet. Am 25. jedoch lief das Geſchwader aus und kam am Morgen deſſelben Tages, ohne irgend einen Verluſt, vor York an. Es beſtand aus den folgenden Fahrzeugen: der Madiſon, unter Lieutenant Commodore Elliott, Commodore Chauncey; der Oneida, unter Lieutenant Commodore Woolſey; dir Fair American, unter Lieutenant Chauncey; der Hamilton, unter Lieutenant M'Pherſon; der Governor Tompkins, unter Lieutenant Brown; der Conqueſt, unter Lieutenant Pettigrew; die Aſp, unter Lieutenant Smith; der Pert, unter Lieutenant Adams; die Julia, unter Mr. Trant; der Growler, unter Mr. Mix; der Ontario, unter Mr. Stevens; die Scourge, unter Mr. Osgood; die Lady of the Lake, unter Mr. Flinn, und der Raven, Transport. Sämmtliche Fahrzeuge liefen ein und ankerten ungefähr eine Meile vom Ufer, auf der ſüdlichen und weſtlichen Seite des hauptſächlichſten Forts.

Bei der Landung der Truppen wurde große Feſtigkeit und Ausdauer bewieſen. Obgleich ein ſtarker Wind aus Oſten wehte, ſo wurden dennoch die Boote ausgeſetzt und bemannt und die Ausſchiffung geſchah mit ſo viel Ordnung, daß in zwei Stunden, nachdem man damit begonnen hatte, die ganze Brigade unter dem Brigade-General Pike ſich am Ufer befand. Der Wind trieb die Boote etwas von dem ausgewählten Landungsplatz, welcher ein freies Feld war, nach einer Stelle hin, wo die

Digitized by Google

Indianer und Scharfschützen des Feindes einen Versteck hatten; aber der Vortrab wurde mit solcher Kühnheit gelandet, daß das Ufer und die Gebüsche mit einem Verlust von ungefähr vierzig Mann bald gesäubert waren. Diese Bewegung wurde durch ein schnelles Feuer von Schiffen gedeckt. Sobald eine hinreichende Anzahl der Truppen gelandet war, wurden sie vom General Pike in Person aufgestellt und zum Angriff in Marsch gesetzt. Die kleinen Fahrzeuge näherten sich nun unter einem heftigen Feuer vom Fort und den Batterien, bis sie auf 600 Schritte dem Hauptwerke nahe waren, worauf sie ein wirksames Feuer auf den Feind eröffneten und sehr viel zu dem Glücke des Tages beitrugen. Der Commodore leitete die Bewegungen in Person, indem er in seinem Boote umherfuhr und durch die Gelassenheit, mit welcher er sich dem Feuer des Feindes aussetzte, seinen Offizieren Muth einflößte. Nie wurde wohl eine Landung mit mehr Glück und Muth ausgeführt, wenn man den Stand der Witterung und die beschränkten Mittel der Angreifer in Betracht zieht. Das Geschwader verlor bei der Ausführung dieses Unternehmens zwei Cadetten und fünfzehn Mann an Todten und Verwundeten, meistens während sie in den Booten beschäftigt waren. Nachdem die Truppen noch einigen Verlust durch eine Explosion erlitten hatten, wobei der Brigade-General Pike getödtet wurde, zwangen sie den Platz zur Capitulation und nahmen ihn in Besitz, in welchem die Amerikaner bis

Digitized by Google

zum 1. Mai auch ungestört blieben, wo er eines andern Dienstes wegen geräumt wurde.

Die Einnahme von York hatte die wichtigsten Folgen, welche die Weisheit des Unternehmers vollkommen darthaten. Obgleich auch der Prince Regent, das dritte Schiff des Feindes dadurch entkam, daß es am 24. nach Kingston segelte, so fiel doch der Gloucester, welcher in Reparatur war, in die Hände der Amerikaner. Ein Fahrzeug von 20 Kanonen, das beinahe beendigt war, wurde verbrannt und eine große Menge Schiffs- und Militair-Vorräthe zerstört. Jedoch eine ziemliche Quantität der letzteren wurde gerettet, verschifft und nach Sackett's Harbour gesendet. Auch viele Boote, welche zum Transport der Truppen bestimmt waren, wurden weggenommen. Ueberhaupt scheinen die verschiedenen Schiffe während der ganzen Dauer dieses kühnen Streiches gut geleitet worden zu sein, und trugen dadurch sehr viel zu dem vollkommen glücklichen Erfolge bei, womit dieses Unternehmen gekrönt wurde.

Die Brigade schiffte sich am 1. Mai wieder ein, aber das Geschwader wurde durch einen heftigen und widrigen Sturm bis zum 8. bei York aufgehalten. Die Leute mußten sich über eine Woche lang sehr viel auf dem Verdeck aufhalten, wodurch in beiden Branchen des Dienstes häufig Fälle von Fieber ausbrachen. Mehr als hundert Matrosen wurden als Fieberkranke gemeldet und die Brigade, welche bei dem Angriff 269 Mann, die Ver-

Digitized by Google

wundeten mit eingerechnet, verloren hatte, war jetzt durch Krankheit auf ungefähr 100 dienstfähige Leute zusammen geschmolzen. Sobald es das Wetter erlaubte, setzten die amerikanischen See- und Armeeoffiziere in der Lady of the Lake über und wählten ungefähr eine Meile östlich von Fort Niagara einen Lagerplatz aus, worauf die Fahrzeuge unverzüglich folgten und die Truppen landeten.

Sobald sich Commodore Chauncey von diesem großen Hinderniß in seinen Bewegungen befreit sah, segelte er nach dem Hafen, um Vorräthe einzunehmen und Verstärkungen für die Armee hinaufzubringen. Einige der Schooners blieben nahe am oberen Ende des Sees, aber der größte Theil des Geschwaders zog sich abwärts, wo er am 11. anlangte. Die kleinen Fahrzeuge wurden nun beschäftigt, Vorräthe und Truppen der Division unter General Dearborn zuzuführen, welche durch Transporte aus verschiedenen Gegenden sich schnell verstärkten.

Am 15. dieses Monats war der Feind mit dem Bau seines neuen Schiffes, welches der Wolfe genannt wurde, schon so weit vorgeschritten, daß die unteren Masten aufgerichtet waren, und Eile wurde deßhalb nöthig, weil eine Schlacht um die Herrschaft auf dem See erwartet werden mußte, sobald dieses Schiff zum Auslaufen bereit war. Am 16. wurden 100 Mann nach den Ober-Seen geschickt, wo dem Capitain Perry, damals noch ein junger Segelmeister und Commandeur, einige Monate zuvor das Commando übertragen worden war. Am 22. embar-

Digitized by Google

kirten 350 Mann in den Madiſon, auf dem immer noch des Commodores Pennant wehte, und ſegelten nach dem Lager, öſtlich von der Mündung des Niagara, wo ſie am 25. anlangten und gelandet wurden. Die Fair American, unter Lieutenant Chauncey und der Pert, unter dem agirenden Lieutenant Adams, erhielten ſogleich Befehl, über die Bewegungen des Feindes zu Kingſton zu wachen, und ohne Verzug wurden Vorbereitungen zu einem Angriff auf Fort George getroffen. Am 26. recognoſcirte Commodore Chauncey die Küſte des Feindes und ſeine Stellung, und noch in derſelben Nacht unterſuchte er in Perſon das Ufer, indem er ſchwimmende Merkmale zur Leitung der Bewegungen der kleinen Fahrzeuge errichtete, weil es beabſichtigt wär, ſie ſehr nahe anlaufen zu laſſen. Bei der nun günſtigeren Witterung belud man den Madiſon, den Oneida und die Lady of the Lake, welche wegen ihrer Bewaffnung bei dem beabſichtigten Angriff von keinem Nutzen ſein konnten, mit dem ſchweren Geſchütz der Armee und mit ſo viel Mannſchaft, als ſie tragen konnten, während der Reſt der Truppen in Booten eingeſchifft wurde.

Um 3 Uhr Morgens am 27. Mai wurde das Signal zum Lichten gegeben, und um 4 Uhr, nach vorheriger Einſchiffung der ganzen Armee, ſtand das Geſchwader gegen den Niagara. Als ſich die Fahrzeuge dem Orte der Landung näherten, legte ſich der Wind ſo, daß die kleinen Fahezeuge ihre Ruder gebrauchen mußten. Der

Digitized by Google

Growler, unter Mr. Mix, und die Julia, unter Mr. Grant, fuhren in die Mündung des Flusses und eröffneten ihr Feuer auf eine Batterie, nahe dem Leuchtthurme. Der Ontario, unter Mr. Stevens, ankerte mehr nördlich, um ihr Feuer zu kreuzen. Der Hamilton, unter Lieutenant M'Pherson, die Asp, unter Lieutenant Smith, und die Scourge, unter Mr. Osgood, mußten sich nahe dem Ufer halten, um die Waldung zu decken und den Wald oder irgend eine Stelle zu bestreichen, wo der Feind sich allenfalls zeigen möchte, während der Governor Tompkins, unter Lieutenant Brown und der Conqueſt, unter Lieutenant Pettigrew, mehr nach westlich geschickt wurden, um eine Batterie anzugreifen, wo nur Eine schwere Kanone aufgepflanzt war.

Capitain Perry war von dem oberen See am Abend des 25. herab gekommen und war bei dieser Gelegenheit von den anwesenden See-Offizieren der Zweite im Range. Commodore Chauncey vertraute ihm die Aufsicht über die Ausschiffung der Truppen. Die Marinen des Geschwaders wurden dem Regiment des Obersten M'Comb einverleibt und 400 Seeleute in Reserve behalten, welche unter der persönlichen Anführung des Commodore landen sollten, sobald es nöthig schien.

Als Alles bereit war, ruderten die Schooner in schönster Ordnung nach ihren Stationen und eröffneten ein wirksames Feuer. Die Boote mit dem Vortrab unter dem

Digitized by Google

Obersten Scott waren ebenfalls bald in Bewegung und nahmen ihre Richtung nach der Batterie in der Nähe des Two Mile (zwei Meilen) Baches, gegen welche der Governor Tompkins und der Conquest abgeschickt worden waren. Das erste dieser beiden kleinen Fahrzeuge wurde so vortrefflich geleitet, daß Mr. Brown und seine Leute von Allen, die es mit ansahen, laut belobt wurden. Dieser Offizier lief unter dem Feuer mit der größten Ruhe auf seine Station, ankerte, band die Segel ein, räumte das Verdeck und bereitete sich zum Gefecht mit eben so viel Gleichmuth und Methode, als wenn er in Freundes Hafen eingelaufen wäre. Dann eröffnete er das Feuer mit seiner langen Kanone mit einer solchen Genauigkeit, daß er den Feind in ungefähr zehn Minuten buchstäblich aus seiner Batterie vertrieb, welche dieser seinen Todten überließ. Die Boote unter Capitain Perry flogen herbei, und Oberst Scott bewirkte eine Landung mit der Festigkeit und Bravour, welche diesen Offizier so sehr auszeichnete. Der Feind hielt eine starke Abtheilung in einem Graben verborgen, welche nun avancirte, um die Boote zurückzutreiben, aber die Trauben- und Kartätschenkugeln der Schooner und die gute Haltung der Truppen, trieb ihn bald zurück. Im Augenblick, als das Commandowort des Obersten Scott am Ufer erscholl, war auch das Glück des Tages bestimmt. Er wurde von dem Rest der Brigade, zu welcher er gehörte und die damals von dem Brigade-General Boyd commandirt ward, unterstützt,

Digitized by Google

und nach einem kurzen, aber hitzigen Gefecht war der Feind vom Schlachtfelde getrieben. Die Landung war ungefähr um 9 Uhr Morgens geschehen und um 12 Uhr war die Stadt und das Fort im ruhigen Besitz der Amerikaner. Das letztere hatten die Britten in die Luft gesprengt und verlassen; sie retirirten nach Queenston zu.

Die Fahrzeuge hatten bei dieser gut geleiteten Affaire den ihnen angewiesenen Dienst mit Besonnenheit und Ordnung ausgeführt und verloren blos einen Mann an Todten und Verwundeten. In der That wurde die ganze Sache mit so viel Eifer betrieben, daß die Angreifer im Allgemeinen weit weniger litten, als die Angegriffenen, ein Umstand, der in hohem Maße dem guten Benehmen der Bedeckungsfahrzeuge zugeschrieben werden muß. Der Bericht des General Dearborn enthält nur 17 Todte und 45 Verwundete bei dieser Gelegenheit, während er den Verluft des Feindes auf 90 Todte und 160 Verwundete, meistentheils reguläre Truppen, anschlägt. Auch wurden 100 Gefangene gemacht.

Der commandirende General, wie auch der commandirende See-Offizier, sprachen beide in den belobendsten Ausdrücken über das gute Benehmen der Seemacht bei diesem Angriff auf Fort George. General Dearborn räumte in vollem Maße seine Verbindlichkeit gegen Commandant Chauncey ein, wegen dessen vortrefflicher Leitung der Landung der Truppen im Dienst, welcher stets mit Gefahr verbunden ist, und wegen seinen umsichtigen Anstalten,

Digitized by Google

welche die Batterien zum Schweigen brachten, indem nothwendiger Weise die Landung unter deren Feuer geschehen mußte. Der geringe Verlust ist der beste Beweis, wie sehr dieser Dank verdient war. Commodor Chauncey für seinen Theil lobte Alle, welche unter seinem Befehl gestanden hatten; doch glaubte er es den großen Verdiensten des Capitain Perry und Lieutenant M'Pherson schuldig zu sein, dieselben besonders zu erwähnen. Lieutenant Brown, der Commandeur des Governor Tompkins, wurde ebenfalls sehr ausgezeichnet, obgleich sein Name durch irgend einen Zufall in den Depeschen übergegangen worden war.

Die Einnahme von Fort George hatte den Abzug der Britten von der ganzen Niagara-Grenze zur Folge. Der Obrist-Lieutenant Preston nahm am Abend des 28. Besitz von Fort Erie, und der ganze Fluß war für den Augenblick in der Gewalt der Amerikaner. Das Geschwader erhielt durch diesen Glücksfall den temporären Gebrauch noch eines andern Hafens, indem Commandant Chauncey in den Niagara einlief und am Nachmittag des 27. ankerte. Capitain Perry wurde unverzüglich mit einer kleinen Abtheilung Seeleute oberhalb der Fälle gesendet, um 5 Fahrzeuge, welche gekauft oder genommen worden waren, herauf zu bringen, indem man sie vorher nicht wohl bei den Batterien vorbeiführen konnte. Diesen mit vielen Schwierigkeiten verbundenen Dienst verrichtete Capitain Perry in den ersten Tagen des Juni, denn die Fahrzeuge mußten

Digitized by Google

gegen den reißenden Strom des Niagara mit Ochsen gezogen werden. Zu Ende des Monats hatte dieser eifrige Offizier sie sämmtlich über den See nach Presque Eiland gebracht, wo auch die beiden Briggs, welche zu Anfang des Frühlings begonnen wurden, im Laufe des Monats Mai vom Stapel liefen, obgleich deren Ausrüstung nur langsam von Statten ging, wegen der schlechten Beschaffenheit der Straßen und des Mangels an Leuten.

Siebentes Kapitel.

Erfolgloses Unternehmen der Engländer auf Sacketts Harbour. — Der „General Pike" von Stapel gelassen. — Beförderung von Offizieren. — Verlust des Eagle und des Growler. — Capitain M'Donough erhält das Commando auf dem Champlain-See. — Wegnahme der Lady Murray. — Widerwillen der amerikanischen Matrosen gegen den Dienst auf den Seen. — Beabsichtigter Angriff auf das amerikanische Geschwader. — Angriff auf York. — Erscheinung des feindlichen Geschwaders. — Fataler Sturm. — Vergeblicher Versuch zum Handgemenge mit dem Feinde. — Commodore Chauncey's Schlachtordnung. — Das Treffen. — Verlust von zwei amerikanischen Schooners. — Rückzug des amerikanischen Geschwaders.

Während diese wichtigen Bewegungen in der Nähe des westlichen Endes des Sees in der Ausführung begriffen waren, wurden auch am östlichen andere von gleicher Größe versucht. Der Angriff auf Fort George geschah am 27. Mai, und beinahe zu derselben Zeit beabsichtigten der britische Oberbefehlshaber Sir George Prevost und der

Digitized by Google

Commodore Sir J. L. Yeo, einen coup de main gegen Sackett's Harbour auszuführen, um sich wegen des bei York erhaltenen Schlages zu revangiren. Durch die Zerstörung des neuen Schiffes würde Commodore Yeo wahrscheinlich die Herrschaft auf dem See für den Rest der Jahreszeit erlangt haben, da die Amerikaner kein anderes zum Kreuzen taugliches Fahrzeug als den Madison besaßen, das dem Wolfe oder Royal George hätte gegenüber liegen können.

Am Morgen des 28. Mai erschienen vor Sackett's Harbour der Wolfe, der Royal George, die Moira, der Prince Regent, der Simcoe und der Seneca mit Kanonenbooten und einer starken Brigade von Barken und flachen Booten. In der Entfernung von ungefähr 2 französischen Meilen, bestieg eine bedeutende Truppenabtheilung die Boote, und das ganze Geschwader näherte sich in der Absicht, um zu landen; aber ihre Aufmerksamkeit erhielt plötzlich eine andere Richtung, indem westlich eine Brigade von neunzehn Booten erschien, welche Truppen nach dem Hafen transportirten. Der Feind schickte auf der Stelle seine Barken zur Verfolgung ab und es gelang ihnen, zwölf der Boote an das Land zu treiben und wegzunehmen, doch nicht eher, als bis sie von den Amerikanern verlassen worden waren; die übrigen sieben erreichten den Hafen. In der Hoffnung, noch eine andere Partie aufzufangen, nahm der Feind nun seine Richtung nach Westen und schickte seine Boote zum Aufpassen voraus,

Digitized by Google

indem die auf den Nachmittag beabsichtigte Landung aufgeschoben wurde.

Am 29. bei Tagesanbruch sah man eine starke Division von Barken mit Truppen angefüllt und von Kanonenbooten gedeckt, nach Horse Eiland, einer Halbinsel in der Nähe des Dorfes Sackett's Harbour, vorrücken. Eine Abtheilung von ungefähr 800 Mann, unter der persönlichen Anführung des Sir George Prevost, bewerkstelligten eine Landung, welcher ein unregelmäßiges und unzusammenhängendes, obgleich hitziges Gefecht folgte. Im Anfang trieb der Feind Alles vor sich her und avancirte bis ganz in die Nähe der Stadt. Hier aber warf sich ihm eine Abtheilung regulärer Truppen entgegen, welche ihn mit Verlust zurückschlugen, so daß er das Unternehmen aufgeben mußte.

Der Erfolg hätte jedoch ganz verschieden ausfallen müssen, wenn die Fahrzeuge des Feindes bei dieser Gelegenheit ihre Pflicht eben so gut gethan hätten, als die amerikanischen in der Nähe des Niagara; denn obgleich einige dem Ufer ganz nahe kamen, so erhielten die Truppen dadurch doch keine Unterstützung. Unglücklicher Weise erhielt der Seeoffizier, welcher die Aufsicht über die Magazine hatte, falsche Nachrichten, welche ihn veranlaßten, dieselben in Brand zu stecken, wodurch die meisten der in York genommenen und auch der von der Meeresküste erhaltenen Vorräthe zerstört wurden. Ohne diesen Zufall würde

Digitized by Google

der Feind gar nichts gehabt haben, um sich für die erlittene Niederlage zu trösten.

Am 30. Mai erhielt Commandant Chauncey die Nachricht, daß der Feind anrücke. Sogleich machte er sich vom Niagara auf den Weg, besuchte York, passirte sodann Kingston, und da sich ihm nichts in den Weg stellte, so setzte er nach dem Hafen über, wo er ankerte, indem er überzeugt war, daß das englische Geschwader zurückgekehrt sei.

Alle Mühe wurde nun angewendet, um das neue Schiff segelfertig zu machen; denn Commandant Chauncey war der ganz richtigen Meinung, daß er mit der vorhandenen Force keine Schlacht wagen dürfe. Er hatte zwar 14 Schiffe, welche zusammen 82 Kanonen führten, aber nur 2 davon hatten Quarters, oder waren allein für ein nahes Gefecht zu gebrauchen.

Die beiden Schiffe, der Madison und der Oneida, waren so eingerichtet worden, daß sie nicht viel Wasser zogen, und keines war daher geeignet, Stürmen zu widerstehen, obgleich das erstere ziemlich gute Proben bestanden hatte; das letztere aber war langsam bei allen Wendungen, vorzüglich vor dem Winde, was man von dessen Construction gar nicht erwartet hätte. Die Schooners gingen von dem Gewichte ihres Metalles so tief, daß sie nur in voller Schußweite von Nutzen sein konnten. Auf der andern Seite hatten alle Schiffe des Feindes Quarters, zogen mehr Wasser und standen auch besser im Winde als

Digitized by Google

die Amerikaniſchen, mit denen ſie in Betreff der Anzahl der Kanonen, wie man glaubte, ganz gleich waren. Die großen engliſchen Schiffe hatten unbeſtreitbar im Metall den Vorzug vor den zwei größten der amerikaniſchen Fahrzeuge, denn ſie führten einige 68 Pfund Karthaunen unter ihren anderen Kanonen.

Der Kiel des neuen Schiffes war am 9. April gelegt worden und ſchon am 12. Juni ſchwamm es auf dem Waſſer, obgleich Mr. Eckford ſeine Zimmerleute hatte wegnehmen müſſen, um einige Veränderungen mit den Schiffen auf dem Niagara vorzunehmen. Dieſes neue Schiff war eine große Corvette, zu 26 Kanonen, langen Vierundzwanzigern, eingerichtet und führte noch 2 andere zum Drehen: eine auf dem Vorder-Caſtelle, die zweite im hinterſten Theile des Verdeckes. Am Tage vorher, ehe es vom Stapel gelaſſen wurde, kam Capitain Sinclair an und wurde zum Commandeur dieſes Schiffes ernannt, welches den Namen General Pike erhielt. Lieutenant Trenchard, welcher zu derſelben Zeit anlangte, erhielt das Commando über den Madiſon. Sehr viele Beförderungen wurden damals in der Marine vorgenommen, bei welcher Gelegenheit auch Capitain Sinclair ſeine Anſtellung erhielt. Mr. Woolſey, Mr. Trenchard und Mr. Elliot, welche ſämmtlich auf den Seen gedient hatten, ſtiegen zu dem Range von Segelmeiſtern und Commandanten, obgleich mehrere Wochen vergingen, ehe ſie ihre Anſtellungen erhielten. Meſſrs. Holdup, Dudley, Packett, Yarnall, Wragg, Adams,

Digitized by Google

Pearce, Edwards, Jones, Conklin und Smith, welche Herren ebenfalls dieſem Dienſte zugetheilt waren und von denen die meiſten wirklich Theil genommen hatten, wurden der Reihe nach zu Lieutenants erhoben. Sämmtliche Commandeurs auf den verſchiedenen Seen hatten jedoch gerechten Grund zur Klage, weil ſo wenige Offiziere von Erfahrung ihnen für den Dienſt zugeſchickt wurden. Die mehrſten der ſo eben genannten Herren waren nur 4 oder 5 Jahre zur See geweſen und waren im Durchſchnitt eben ſo jung an Jahren als an Erfahrung. Daß ſie ſich ſpäter als gut erprobten, war die Folge des hohen Tones des Dienſtes, zu welchem ſie gehörten. *)

Der Pike war nun zwar beinahe beendigt, aber weder die Offiziere noch die Mannſchaft für denſelben, waren bis jetzt auf der Station angekommen, und auch das Segel-

*) Es iſt ein Gegenſtand melancholiſchen Intereſſes, die Schickſale der zuerſt Beförderten des Jahres 1813 zu notiren. Die Capitaine Tarbell und Sinclair — beide geſtorben. Segelmeiſter-Commandanten: Warrington, M'Donough, Woolſey, Spence, Creighton, Trenchard, Downes, Parker, Patterſon, Henley, Elliot — geſtorben; Ridgeley, Angus, Blakely — ertrunken; Allen — geblieben. Lieutenants: Conner, Gallagher, Holdup, Bullus, Dudley, Oellers, Hunter, Sloat, Packett, Perry, Skinner, Wragg, Saunders, Adams, Taylor, Pearce, Smith, Nicholſon, Edwards, Newton, Jones, Henley, Conklin, Smith, Beatty, Rouſſeau, Storer, Stansbury, Rapp, German, Caſſin, Roſe und Kennon — geſtorben; M'Knight, Yarnall, Reilley, Cox, Maddiſon, Newcombe, Tillinghaſt, Norris — ertrunken; Allen, Cocke, Hamilton — geblieben.

Digitized by Google

tuch, welches zu den Segeln verwendet werden sollte, war zum größten Theil bei dem letzten Angriff auf den Hafen verbrannt worden. Ueberdies waren zu dieser Zeit, wo der Dienst so sehr drängte, nur 120 Mann auf den Erie-See geschickt worden, weil Commandant Chauncey gehofft hatte, diese Nation von unterhalb ergänzen zu können, nachdem der Feind geschlagen war.

Der Champlain See war von beiden kriegführenden Mächten bis zu diesem Sommer wenig beachtet worden, da er in keinem Bezug mit den militärischen Operationen des Tages stand. Einige kleine Fahrzeuge waren jedoch auf jeder Seite der Grenze ausgerüstet worden, und am 3. Juni wagte sich der Lieutenant Sidney Smith, welcher damals das Commando auf diesem See hatte, mit zwei bewaffneten Schaluppen, dem Eagle und dem Growler, in den schmalen Theil dieses Wassers, wo er dem Musketenfeuer einer Truppenabtheilung auf dem Lande, gänzlich ausgesetzt war. Es scheint, daß der Eagle sank, indem dessen Fugen durch das Abfeuern seiner Kanonen sich öffneten, und der Growler mußte die Flagge streichen, da der Wind frisch von Süden wehte und dadurch den Rückzug unmöglich machte. Bei dieser Gelegenheit nahm der Feind nahe an hundert Gefangene, welche meistentheils aus Freiwilligen der Armee bestanden.

Nach diesem Verlust wendete nun die Regierung ihre Aufmerksamkeit auf die Errichtung einer Force für

Digitized by Google

dieſen See, aber ihre Anſtalten waren nur langſam, da der Stand des Krieges hier keine großen Anſtrengungen nöthig machte. Nach der Gefangennehmung des Mr. Smith ward jedoch der Lieutenant Thomas M'Donough, ein Offizier, der ſich als der Gefährte Decatur's, bei deſſen ritterlichen Thaten vor Tripolis ausgezeichnet hatte, zum Commandeur auf dieſem See ernannt. Kurz darauf erhielt Mr. M'Donough den Rang eines Segelmeiſters und Commandanten, aber ſo wenig Leute waren der Station zugetheilt, daß dieſer brave Offizier, als er zuerſt dort ankam, und ſelbſt noch einige Zeit nachher, wirklich mit eigenen Händen arbeiten, Blöcke beriemen, und anderen ähnlichen Vorrichtungen ſich unterziehen mußte, um einige kleine Fahrzeuge zum Dienſt herzurichten. Ein Angriff des Feindes um dieſe Zeit beſchleunigte jedoch in Etwas die Anſtalten der Regierung; denn am 1. Auguſt drang der Capitain Everard von der britiſchen Marine, an der Spitze einer Force, beſtehend aus den beiden genommenen Schaluppen, drei Kanonenbooten und verſchiedenen Batteaux, bis nach Plattsburgh vor, wo er eine ziemliche Menge von Vorräthen zerſtörte. Da Capitain M'Donough keine Force beſaß, um ſolchen Angriffen zu widerſtehen, ſo wurden Anſtalten getroffen, eine auszurüſten, welche deren Wiederholung verhindern ſollte, denn in Folge der Territorialeintheilung dieſes Sees, konnte der Krieg von amerikaniſcher Seite hier hauptſächlich nur vertheidigungsweiſe geführt werden.

Digitized by Google

In der Zwischenzeit wurden die Bemühungen auf dem Ontario fortgesetzt. Eines der kleinen Fahrzeuge mußte beständig zwischen den Ducks und Kingston kreuzen, um den Feind zu beobachten, da man wußte, daß er an Macht weit überlegen war. Zu Anfang Juni lief das britische Geschwader bei Nacht aus und ging den See hinauf, wahrscheinlich zum Transport von Truppen; aber Commodore Chauncey schloß sehr richtig, daß die seiner Discretion anvertrauten wichtigen Interessen ihm eine Verfolgung verboten, bis sein Geschwader durch den erwarteten Zuwachs des Pike verstärkt worden wäre, zu dessen Vollendung alle nur möglichen Anstrengungen gemacht wurden.

Am 14. Juni verließ die Lady of the Lake, unter Lieutenant W. Chauncey den Hafen zu einer Kreuzfahrt in der Nähe der Presque Insel, um Vorräthe des Feindes aufzufangen, und am 16. nahm er den Schooner Lady Murray mit Vorräthen, Kugeln und sonstigem Kriegsbedarf. Dieses Fahrzeug stand unter dem Befehl eines Fähnrichs mit fünfzehn Mann und die Gesammtzahl der Gefangenen belief sich auf einundzwanzig Köpfe. Mr. Chauncey führte seine Prise am 18. in den Hafen, wobei er das feindliche Geschwader ganz in der Nähe passirte. Die Gefangenen berichteten, daß eine neue Brigg zu Kingston von Stapel gelassen worden sei.

Ungefähr um diese Zeit erschien des Feindes Geschwader, bestehend aus dem Wolfe, Royal George,

Digitized by Google

Moira, Melville, Beresford, Sidney Smith, und einem oder zwei Kanonenbooten vor Oswego. Vorbereitungen wurden zu einer Landung einer Truppenabtheilung getroffen, aber da das Wetter stürmisch zu werden drohte, so schob Sir James Yeo den Angriff auf und wandte sich nach Westen zu. Sodann ging er nach dem Geneseefluß, wo er einige Vorräthe wegnahm und machte dann einen Angriff auf Great Sodus in der nämlichen Absicht, die ihm aber nicht gelang, obgleich einige Gebäude verbrannt und etwas Mehl weggeführt wurde. Kurz zuvor war er in der Nähe der Küste, westlich vom Niagara, erschienen und hatte einige mit Vorräthen beladene Boote, welche der Armee gehörten, weggenommen. Zwei andere Fahrzeuge derselben Bestimmung hatten gleiches Schicksal.

Am 23. Juni langten 14 Kanonen und ein Theil des Takelwerks für den Pike im Hafen an, und am nächsten Tage machte Commodore Chauncey der Regierung den Vorschlag, den Bau eines großen schnellsegelnden Schooners zu unternehmen. Dieser Vorschlag wurde angenommen und bald nachher der Kiel zu einem Fahrzeuge gelegt, das späterhin den Namen Sylph erhielt und dessen Größe nach der Natur des, zu seiner Ausrüstung nöthigen Materials, welches sich hauptsächlich am Orte selbst vorfand, bestimmt wurde.

Zu Ende des Monats Juni erschien der erste Transport der Leute für den Pike; er bestand aus nur 35

Mann und kam am 29. im Hafen an. Diesen folgten am 1. Juli 94 andere von Boston. Man glaubte, daß mit Hülfe der Armee das Schiff mit dieser Mannschaft auslaufen könne. In Erwägung der im Allgemeinen mit dem Dienste auf den Seen verbundenen Schwierigkeiten, sollte der Widerwillen der Matrosen des Landes gegen den Dienst auf diesen Gewässern nicht übersehen werden. Daß die Stationen ungesund seien, wußte man; der Dienst war außerordentlich anstrengend, verschiedene Wintermonate mußten überstanden werden, in einem strengen Klima und in Hafen, welche keine der gewöhnlichen Annehmlichkeiten eines Seeports besaßen; die Gelegenheiten zu Prisengelder waren zu unbedeutend, um in Betracht gezogen zu werden. Zu jener Periode der Geschichte der Marine wurden die Leute für bestimmte Schiffe angeworben und nicht für den Dienst im Allgemeinen, wie jetzt, und es würde beinahe unmöglich gewesen sein, tüchtige Seeleute für diesen Dienst aufzutreiben, hätte man nicht Mittel gefunden, Theile von Mannschaften zu vermögen, ihren Offizieren von der Atlantischen Küste als Freiwillige zu folgen. Eine beträchtliche Anzahl war von der Constitution, nach ihrer Rückkehr von der brasilianischen Küste, nach dem Ontario See geschickt worden, und die Ankunft eines Theils der Mannschaft des John Adams auf dem Erie See, ist schon bereits erwähnt worden. Am 8. Juli langte der Capitain Crane von demselben Schiffe an, und zwei Tage später folgten

Digitized by Google

oberen Theil des Sees begab, um einen Angriff auf Burlington Bay zu unternehmen. Nachdem die Truppen und Marinesoldaten gelandet waren und man recognoscirt hatte, glaubte Oberst Scott, daß der Feind für die ihm zu Gebot stehende Force zu stark und zu gut postirt sei; deßhalb lichteten die Fahrzeuge und liefen hinunter nach York. Hier landete Oberst Scott ohne Widerstand und nahm den Platz in Besitz. Eine bedeutende Menge Vorräthe, besonders in Mehl bestehend, wurden weggenommen, so wie auch 5 Kanonen nebst etwas Pulver und Kugeln; eilf Boote, die zum Transport von Truppen gebaut waren, wurden zerstört und einige Casernen, nebst anderen öffentlichen Gebäuden, verbrannt. Am 1. August schifften sich die Truppen wieder ein und am 3. landeten sie am Niagara. Am nächsten Tage wurde der Lieutenant Elliot mit den Messrs. Smith und Conklin, 8 Seecadetten und 100 Mann, hinauf nach Erie-See geschickt, um sich zum Dienst bei Capitain Perry zu melden. Hierdurch wurde die Ordnung der Mannschaft des Pike sehr gestört, und die Leute mußten auf's Neue stationirt werden.

Bei Tagesanbruch, am Morgen des 7., als das Geschwader vor der Mündung des Niagara vor Anker lag, erblickte man des Feindes Force gegen Nordwest und windwärts in der Entfernung von ungefähr sechs Meilen, bestehend aus zwei Dreimastern, zwei Briggs und zwei großen Schoonern. Sogleich lichteten die amerikani-

Digitized by Google

schen Fahrzeuge und versuchten, sich dem Feinde windwärts zu nähern, indem die Construction eines großen Theils der Force diesen Vortheil in einem allgemeinen Treffen sehr wichtig machte. Commodore Chauncey hatte bei dieser Gelegenheit dreizehn Schiffe um sich versammelt, nämlich: den Pike, Madison, Oneida, Hamilton, Scourge, Ontario, Fair Americain, Governor Tompkins, Conquest, Julia, Growler, Asp und Pert. Von diesen waren die drei ersteren die einzigen, welche regelmäßig für den Krieg gebaut waren; die übrigen hatten keine Quarters, wie schon erwähnt worden, führten eine oder zwei Kanonen zum Drehen, und in einigen Fällen fünf oder sechs andere auf der Seite. Die Schooner konnte man klüglicherweise nur auf Kartätschenschußweite in's Treffen bringen, da ihre Leute von Kopf bis zu Fuß blosgestellt waren. Auf der andern Seite waren die sechs Schiffe des Feindes sämmtlich für den Krieg gebaut worden, hatten dichte Quarters, und ihre Schooner besaßen regelmäßige Bewaffnung für den Seekrieg. Dieser Unterschied in der Beschaffenheit der respectiven Forcen machte es schwierig, sie zu einem Treffen zu bringen, da keine der Parteien zu einem Gefechte geneigt war, das nur unter Umständen geschlagen werden konnte, die der besondern Art ihrer Bewaffnung nachtheilig sein mußten. Der Umfang des Sees, welcher beim ersten Anblick die Vermeidung eines Treffens unmöglich scheinen läßt, war in der That einer solchen Absicht günstig, da die Entfernun-

Digitized by Google

gen so gering sind, daß unter gewöhnlichen Umständen die retirirende Partie viel eher einen Hafen erreichen würde, als sie der Feind zum Gefecht zwingen könnte. So viel man nun weiß, so handelten beide Commandeure unter sehr genauen Verhaltungsbefehlen, weil man wußte, daß von der Herrschaft über diesen See großentheils das Glück des nördlichen Krieges abhing, und deshalb war keine der Parteien gesonnen, die Hoffnung darauf durch unnöthiges Wagen zu verscherzen.

Bei der gegenwärtigen Gelegenheit jedoch war Com. Chauncey begierig, den Feind zur Schlacht zu bringen, indem er hinlängliches Vertrauen in seine Offiziere und Mannschaften setzte, um zu glauben, daß durch sie seine gemischte und sehr vertheilte Force hinreichend stark genug sein würde. Der Hauptvortheil des Feindes bestand in der Einheit des Charakters seines Geschwaders, wodurch es ihm möglich wurde, dasselbe in guter Ordnung zu halten und es in concentrirten und gleichzeitigen Evolutionen zu bewegen, während die Bewegungen des besten amerikanischen Schiffes von denen der schlimmsten Art geleitet wurden. Kurz, die Manöver des amerikanischen Geschwaders, diesen ganzen Sommer hindurch, liefern ein Beispiel zu jenem nautischen Prinzip, auf welches irgendwo eine Anspielung versucht wurde, um die Nichtigkeit der Erhaltung von Einheit in den Verhältnissen der Schiffe zu beweisen. Der Pike und der Madison konnten es in der That nur allein mit Fahrzeugen von

Digitized by Google

gewöhnlichen Eigenschaften aufnehmen, da der Oneida so schwerfällig war, daß das Flaggenschiff häufig gezwungen wurde, ihn im Tau zu schleppen *).

Um 9 Uhr Morgens zog der Pike, als er dem Wolfe, dem anführenden Schiffe des Feindes, gegenüber gekommen war, seine Flagge auf und feuerte einige Kanonen ab, um die Schußweite derselben zu probiren. Als er fand, daß die Kugeln zu kurz fielen, zog er sich langsam zurück und lavirte auf die andere Seite; der hinterste Schooner war nun sechs Meilen entfernt. Der Feind zog sich ebenfalls langsam zurück und folgte der Richtung des amerikanischen Geschwaders, bis er sich überzeugte, daß das leitende Schiff des Letztern ihm den Wind abge-

*) Diese Brigg war im Jahre 1808 regelmäßig für die Marine gebaut worden, und ihr Umfang war auf ungefähr 240 Tonnen Last, nach Zimmermanns Messung, berechnet, und dennoch ging sie nicht tiefer im Wasser als eine gewöhnliche Schaluppe von 80 Tonnen. Dies hatte man absichtlich so eingerichtet, damit sie in den Flüssen des südlichen Ufers einlaufen konnte, welche beinahe sämmtlich Sandbänke enthielten. Es mag hier erwähnt werden, daß man zu mehrerer Dauerhaftigkeit des Oneida Salz angewendet hatte. Mr. Woolsey hatte nämlich entdeckt, daß die zwischen Oswego und Niagara im Salzhandel gebrauchten Schooners, welche meistentheils von nur halbtrockenem Holze gebaut worden waren, selten in den Böden faulten, und deßwegen ließ er die Brigg vom obersten Boden an mit Salz füllen, und es ist bekannt, daß sie viele Jahre später noch unverdorben war. Das Holz dazu war in einem und demselben Monate im Walde gehauen, geformt und in den Rahmen der Brigg gefügt worden.

Digitized by Google

winnen würde, worauf er sogleich wandte und sich nordwärts zurückzog. Sobald der Nachtrab der amerikanischen Linie weit genug voraus war, um in seine Spur zu fallen, wurde dem Geschwader das Signal gegeben, noch einmal zu wenden und so viel Segel, wie möglich, zur Verfolgung beizusetzen. Der Wind legte sich nun allmählig, und gegen Sonnenuntergang war es ganz stille, so daß die Schooner ihre Ruder brauchen mußten. Als die Nacht anbrach, wurde das Signal zum Rückzug gegeben, um das Geschwader zu versammeln, indem man befürchtete, daß einige der kleinen Fahrzeuge abgeschnitten werden möchten.

Während der Nacht kam der Wind aus Westen und wehte in abgesetzten heftigen Stößen. Alle Fahrzeuge waren schlagfertig und hatten viele Segel auf, um dem Feinde den Wind abzugewinnen, in der Absicht, ihn am nächsten Morgen zum Gefecht zu zwingen. Nicht lange nach Mitternach hörte man ein rauschendes Getöse, und verschiedene der Fahrzeuge spürten mehr oder weniger einen Windstoß. Bald darauf bestätigte es sich, daß der Hamilton, unter Lieutenant Winter, und die Scourge, unter Mr. Osgood, verschwunden seien. Der Pike sprach darauf den Governor Tompkins, welcher dem Commodore berichtete, daß die vermißten Schooner während des Windstoßes umgeschlagen, und daß die sämmtlichen Offiziere und Mannschaften, mit Ausnahme von 16 der Letzteren, ertrunken wären. Man vermuthet als mit-

Digitized by Google

wirkende Urſache dieſes Unglücks, daß die zum Gefecht losgemachten und auf Rollen laufenden Kanonen, nebſt den auf dem Verdeck liegenden Kugeln, nach der Seite hinrollten, auf welche der Windſtoß die Fahrzeuge legte, und durch ihr Gewicht das Umſchlagen beſchleunigten. Dieſes Unglück lieferte den Beweis, wie untauglich dieſe Fahrzeuge zu dem ihnen beſtimmten Dienſte waren, da die beiden verlorenen obendrein noch für die allerbeſten im Geſchwader galten und zuſammen neunzehn Kanonen führten.

Das amerikaniſche Geſchwader legte nun bei, und bald nach Tagesanbruch zog der Feind die Beiſegel auf und näherte ſich, anſcheinlich in der Abſicht eines Gefechts. Als er noch etwas weiter als eine franzöſiſche Meile entfernt war, hielt er jedoch ein, und der Pike gab das Signal zum Wenden und Einhalten auf dieſelbe Art.

Nachdem Commodore Chauncey eine Zeitlang auf das Näherkommen der engliſchen Schiffe gewartet hatte, lief er ſeitwärts dem Lande zu, in der Hoffnung, wenn er am Nachmittage den Wind bekäme, welcher zu dieſer Jahreszeit, gewöhnlich vom ſüdlichen Ufer wehte, windwärts vom Feinde zu kommen. Es trat jedoch Windſtille ein und ſo erhielten die Schooners den Befehl, auf den Feind los zu rudern und ihn zum Gefecht zu zwingen. Während die letzteren dieſen Befehl auszuführen ſuchten, erhob ſich ein leichter öſtlicher Wind, worauf der Pike alsbald den Ontario in Tau nahm und gegen den Feind

Digitized by Google

lief. Der Vortrab des Schooners war bis auf 2 Meilen dem englischen Geschwader nahe gekommen, als der Wind sich plötzlich nach Westen drehte, zum Vortheile des letzteren. Sir James Yeo kam nun herbei, in der Erwartung, die kleinen amerikanischen Fahrzeuge abzuschneiden, ehe sie von den Schiffen gedeckt werden konnten; aber die ersteren machten guten Gebrauch von ihren Rudern und hatten bald ihre vorige Stellung wieder eingenommen, worauf der Feind wendete und still hielt.

Es wurde nun stürmisch, und da die Leute, beinahe zwei Tage und Nächte lang, sich schlagfertig gehalten hatten und der Feind augenscheinlich keine Lust zum Kampfe zeigte, außer unter den ihm ganz günstigen Umständen in solchem Wetter, wie das neuliche Unglück genugsam bewies, so lief Commodore Chauncey ein und ankerte an der Mündung des Niagara. Es stürmte in starken Windstößen während der ganzen Nacht, aber da der Feind bei Tagesanbruch, nach Norden zu gesehen wurde, so lichtete das Geschwader und ging auf ihn aus. Während dieses ganzen Tages und der darauf folgenden Nacht, unter abwechselnden Stürmen, leichten Winden und Windstillen, nebst fortwährendem Wechsel in der Richtung des Windes, versuchten die amerikanischen Schiffe den Feind zur Schlacht zu bringen, aber vergebens. Jedoch am Morgen des 10., bei Tagesanbruch fand sich Commodore Chauncey, der die Vorsicht gebraucht hatte, an das nördliche Ufer zu kommen, windwärts von dem Feinde, welcher S. W.

Digitized by Google

ſtand. Der Pike nahm nun den Aſp, und der Madiſon die Fair American in Tau, und das ganze Geſchwader hielt ſich entfernt mit der beſten Ausſicht den Feind zum Gefecht zu zwingen. Gegen Mittag, und ehe noch die Geſchwader in Schußweite ſich einander genähert hatten, drehte ſich der Wind W. S. W., zum Vortheil für den Feind. Während des ganzen Tages wurden eine Menge vergeblicher Verſuche zum Gefecht gemacht, aber gegen 5 Uhr Abends wurde der Feind von einer Windſtille am ſüdlichen Ufer überraſcht und das amerikaniſche Geſchwader näherte ſich ihm, mit einem leichten Winde von N. N. W. ſchnell. Um 6 Uhr wurde die Schlachtlinie, in einer Entfernung von 4 Meilen, geformt, obgleich der Wind ſehr ſchwach geworden war. Bis um 7 Uhr fuhren die Fahrzeuge fort ſich anzunähern, als ein friſcher Wind aus S. W. kam, und den Feind noch ein Mal windwärts brachte. Nach einigen Wendungen ſtanden die beiden Geſchwader nordwärts, unter wenig Segel, der Feind hinten zurück und Windwärts. Da nun Commodore Chauncey mit ziemlicher Beſtimmtheit ſahe, daß er mit Schiffen von ſo ungleicher Beſchaffenheit, den Engländern den Wind nicht abgewinnen konnte, während die letzteren dies zu verhindern ſuchten, ſo nahm er eine Schlachtordnung an, welche ganz beſonders geeignet war, ſie herbei zu ziehen, und wegen ihrer Vortheile und Anwendbarkeit Bewunderung verdient. Das amerikaniſche Geſchwader ſtellte ſich in zwei Linien auf, die eine windwärts von

Digitized by Google

der anderen. Die Linie auf der Windseite bestand durchaus aus den kleinsten Schooners und begriff in sich, der Reihe nach wie sie genannt sind, von vorn nach hinten: die Julia, den Growler, Pert, Asp, Ontario und die Fair American. Die Linie auf der Windabseite enthielt in derselben Ordnung, den Pike, Oneida, Madison, Governor Tompkins und den Conquest. Man hoffte, daß Sir James Yeo im Laufe der Nacht die Linie auf der Windseite angreifen würde, und in der Absicht, ihn herbei zu ziehen, wurden die Julia, der Growler, Pert und Asp angewiesen, nachdem sie so lange als rathsam wäre, gefochten hätten, sich seitwärts weg zu ziehen und durch die Zwischenräume, welche zwischen den leitenden Schiffen der Windabseite gelassen waren, durchzupassiren und sich dann wiederum unter deren Schutz zu formiren, während der Ontario und die Fair American angewiesen waren, in die Linie der Windabseite zu laufen und sich hinter dem Conquest zu formiren. Nichts konnte einfacher und besser geplant werden, als diese Schlachtordnung, und es ist unmöglich zu behaupten, wie der Erfolg ausgefallen sein würde, wenn die Umstände erlaubt hätten, sie genau durchzuführen.

Um halb 11 Uhr Abends wendete der Feind und stand gegen das amerikanische Geschwader, windwärts nach der Linie der Windseite. Um 11 Uhr begann die Fair American, der hinterste der Schooners in der Linie, zu feuern,

Digitized by Google

und da der Feind fortfuhr sich zu nähern, so wurde das Gefecht nach ungefähr 15 Minuten zwischen ihm und der Linie auf der Windseite allgemein. Um halb 12 Uhr gingen alle im Gefecht begriffenen Schooner, dem Befehl gemäß, ab, mit Ausnahme der beiden vordersten, welche, in der Hoffnung, den englischen Schiffen den Wind abzugewinnen, sich wendeten. Diese unglückliche Abweichung von der vorgeschriebenen Schlachtordnung veränderte den Stand der Dinge gänzlich, indem Sir James Yeo, anstatt den Schooner abwärts zu folgen, wie man erwartet hatte, seinen Wind in der Absicht hielt, die beiden, welche sich getrennt hatten, abzuschneiden. Commodore Chauncey ließ nun die Segel etwas brassen, und wich zwei Punkte ab, in der Hoffnung, den Feind von den Schiffen nach windwärts abzuziehen; aber die Engländer wechselten nur ein Paar Kugeln mit dem Pike im Vorbeipassiren und setzten die Verfolgung der beiden Schooners fort. Das amerikanische Geschwader wendete auf der Stelle, mit der doppelten Absicht, ihre Gefährten zu decken und zum Gefecht zu kommen. Da aber die Jagd mit dem Winde stand, so war es unmöglich die getrennten Fahrzeuge zu decken, welche die englischen Schiffe bald unter ihrem Feuer hatten, worauf jene natürlicher Weise die Flaggen strichen.

Die genommenen Fahrzeuge waren, der Growler, unter Lieutenant Deacon, und die Julia, unter Mr.

Digitized by Google

Trant. *) Ehe ſie ſich ergaben, erlitten ſie einigen Verluſt, indem ſie den begangenen Fehler durch ihr braves

*) James Trant war ein Steuermeiſter in der Marine von der Zeit ihrer Entſtehung bis zum Ende des Krieges von 1812. Er war ein Irländer von Geburt, und kam, wie man glaubt, im Jahre 1781 mit Capitain Barry in der Alliance, von 32 Kanonen, oder während der Paſſage, in welcher jenes Schiff den Trepaſſy und die Atalanta nahm, nach Amerika. Wenigſtens erwähnen die Journale jener Tage, daß ein Mr. Trent (ſo wird nämlich der Name ausgeſprochen), ein iriſcher Freiwilliger, den Capitain Barry bei dieſer Gelegenheit begleitet habe. Nur wenige Perſonen haben zu ſo vielen Sagen in der Marine Anlaß gegeben, als Mr. Trant. Seine Sonderbarkeiten waren eben ſo auffallend, als ſeine nautiſchen Eigenthümlichkeiten und ſeine Tapferkeit. Sein ganzes Leben verbrachte er auf oder in der Nähe von Schiffen, und ſeine Vorurtheile und Gewohnheiten waren ſo durchaus ſeemänniſch, wie ſelbſt jene des Pipes. Gegen England und gegen die Engländer hegte er bis zum letzten Augenblick einen unüberwindlichen Haß, welcher ſich, wie es ſcheint, wegen des an Irland begangenen Unrechts, ſeinem Gemüthe eingeprägt hatte. Man hielt ihn gewöhnlich für einen hartherzigen Mann mit Neigungen zur Grauſamkeit, aber ſein Leben iſt nicht ohne einige der feinſten Züge der menſchlichen Natur. Man könnte ein ganzes Buch von ſeinen Sonderbarkeiten und Meinungen anfüllen. Er war in vielen Gefechten geweſen, wo er ſich immer durch Entſchloſſenheit und Furchtloſigkeit ausgezeichnet hatte. Dieſe letztere war auch die Schuld ſeiner Gefangennehmung. Gegen das Ende eines ſiebenzigjährigen Lebens erhielt er die Anſtellung als Lieutenant, eine Ehre, die ihn für alle erlittene Noth und überſtandene Gefahren zu tröſten ſchien. Er ſtarb einige Jahre nach dem Kriege in Philadelphia, wie man ſagt, mit einem Paar Piſtolen unter dem Kopfkiſſen, um die Doctoren von ſich zu ſchrecken. Ebenſo ſagt man, daß er befohlen habe, ſeinen Leichnam in's blaue Waſſer zu tragen und ihn in den Ocean zu begraben.

Digitized by Google

Benehmen, mit welchem sie bis zum Letzten aushielten, einigermaßen wieder gut machten. Es war die Meinung des Commodore Chauncey, daß diese Schooner durch den zu weit getrieben Eifer ihrer Commandeurs verloren gingen, indem sie erwarteten, daß eine allgemeine Schlacht beginnen werde, und daß sie, wenn sie den Wind gewännen, von mehr Nutzen sein würden, als wenn sie auf der Windabseite aufgestellt wären. Der Erfolg zeigte die Nothwendigkeit der vollkommenen Uebereinstimmung in den Evolutionen der Schiffe, und die Tugend des unbedingten Gehorsams. Ein jedes der von dem Feinde genommenen Fahrzeuge führte 2 Kanonen und hatte eine Mannschaft von ungefähr 40 Seelen. Der Feind erlitt einigen Schaden in dem Segel- und Tauwerk, durch das Feuer der Schooner, aber das amerikanische Geschwader, die Julia und den Growler ausgenommen, erlitt keine Beschädigung, die der Erwähnung werth wäre. Der Growler hatte einen Todten, verlor das Bugspriet und war sonst sehr beschädigt, ehe er die Flagge strich.

Der Pike, welcher eine Zeitlang die ganze Kraft seiner Segel benutzt hatte, fand nun, daß er sich von dem Rest des Geschwaders trenne, ohne alle Hoffnung, die beiden Schooner zu retten; er vereinigte sich demnach mit den andern Fahrzeugen und formirte die Schlachtlinie auf's Neue. Der Feind zeigte sich bei Tagesanbruch in weiter Entfernung windwärts, bei starkem Winde. Die kleinen Fahrzeuge fingen nun an, außerordentlich zu

Digitized by Google

ſtampfen, und man mußte der Sicherheit wegen zwei der ſchwerfälligſten in den Niagara ſchicken.

Da der Wind immer mehr zunahm, ſo entſchloß ſich der Commodore, mit dem Reſt der Fahrzeuge in den Geneſee-Fluß einzulaufen; weil aber der Madiſon und der Oneida nicht einmal für einen Tag länger Proviſionen an Bord hatte, ſo ſteuerte er nach dem Hafen, wo er nicht vor dem 13. ankam, da der Wind ſich gelegt hatte, ehe er einlief.

Aus den Operationen dieſer angeſtrengten Woche ließ ſich leicht der Schluß ziehen, daß der Feind die Schlacht zu vermeiden ſuchte, wenn ſie nicht unter ihm allein günſtigen Umſtänden herbeigeführt werden konnte. Obgleich der Pike höchſtwahrſcheinlich der beſte Segler auf dem See war und der Madiſon beinahe, wenn nicht ganz, den beſten Schiffen des Feindes gleich kam, ſo waren dieſe beiden Fahrzeuge doch viel zu ſchwach, um ſich allein mit dem britiſchen Geſchwader in ein Gefecht einzulaſſen, denn die übrigen der amerikaniſchen Fahrzeuge verdienten durchaus nicht, zur Claſſe der Kreuzer gezählt zu werden. Als ein Geſchwader war die engliſche Force viel ſchneller, als die amerikaniſche, welches ein Beiſpiel lieferte, daß die beſten Schiffe einer Flotte in dieſer Hinſicht zu den ſchlechteſten herabſinken müſſen. Die Engländer kannten die Wahrheit dieſes Princips ſo gut, daß ſie ihre Priſen ihrem Geſchwader nicht beifügten, ſondern dieſelben, nachdem ſie entwaffnet waren, in Transporte verwandelten.

Digitized by Google

Man weiß nun, daß Sir James Yeo, durch die ihm vorgeschriebenen Instructionen, streng an die von ihm befolgte Art der Kriegsführung gebunden war; denn man fühlte wohl, daß bei der besonderen Lage der Canadas, ein in die Länge gezogener Kampf wohl noch besser sei, als eine positive Niederlage.

Achtes Kapitel.

Krankheiten in dem amerikanischen Geschwader. — Commodore Chauncey am Niagara. — Eigenthümliche Bewaffnung des Sylph. — Beförderungen. — Gefecht. — Das englische Geschwader in York Bai. — Sir James Yeo's Entschluß zur Schlacht. — Sein Rückzug. Discretion des Commodore Chauncey. — Schaden, welchen der Pike erlitt. — Das englische Geschwader vor Anker. — Wegnahme britischer Fahrzeuge. — Commodore Chauncey's Wunsch, Kingston anzugreifen. — Einstellung der Operationen auf dem Ontario-See. — Die Klugheit des Sir James Yeo. — Glücklicher Erfolg der amerikanischen Unternehmungen auf den Seen. — Ungegründetes Mißvergnügen. — Commodore Chauncey's Verdienste.

Man wußte wohl, daß der Feind immer noch mit Bauen beschäftigt war, aber seine außerordentliche Wachsamkeit und der angenommene Gebrauch, die Namen der Schiffe zu wechseln, machten es sehr schwierig, genaue Nachrichten über den Stand seiner Flotte zu erhalten. Ein schöner großer Schooner, den Oneida an Größe und Model übertreffend, war einige Zeit zuvor im Hafen angefangen worden, und war nun beinahe so weit fertig, um von Stapel gelassen zu werden.

Digitized by Google

Die Krankheiten unter den Leuten des amerikanischen Geschwaders nahmen noch nicht ab; der Madison insbesondere hatte mehr als den dritten Theil seiner Mannschaft auf des Doctors Liste, als er zur nächsten Kreuzfahrt auslief. Durch den Verlust der vier Schooners waren dem Geschwader mehr als einhundert nnd fünfzig Leute entzogen worden und außerdem waren Viele zum Dienste unfähig. Als daher Commodore Chauncey bei seiner letzten Rückkehr zum Hafen, mit der Lady of the Lake zusammen traf, welche einen Transport von fünfzig Marinesoldaten an Bord hatte, um dieselben, den Niagara hinauf, dem Capitain Perry auf den oberen See zuzuführen, so nahm er dieselben auf seine Schiffe für seinen eigenen Gebrauch, wodurch jener Offizier zu der Maßregel gezwungen wurde, deren Stelle mit Freiwilligen von der Armee auszufüllen.

Ohne jedoch auf das neue Fahrzeug zu warten, nahm Commodore Chauncey Provisionen auf fünf Wochen ein und ging noch am Tage seiner Ankunft auf eine andere Kreuzfahrt aus. Am 16. befand sich das Geschwader am Niagara und entdeckte an diesem Tage den Feind, im Ganzen aus acht Segeln bestehend. Es erfolgten nun einige Manövers, um den Wind zu gewinnen, aber da es stürmisch zu werden anfing, so liefen die Fahrzeuge nach der Mündung des Genesee und ankerten. Dies war eine andere von den üblen Folgen, welche die Beibehal-

Digitized by Google

tung der kleinen Schooner für das Geschwader hatte da eine nur etwas unruhige See sie zwang, wegen der schweren Kanonen, die sie führten, in einem solchen Grade zu stampfen, daß sie in Sicherheit gebracht werden mußten. Der Wind wurde jedoch so heftig, daß das ganze Geschwader lichten und ihm entgegen stehen mußte, während es unter wenig Segeln den See hinab getrieben wurde. Der Feind war anscheinlich ebenfalls von dem Winde her getrieben worden, denn man sah ihn vor Anker bei den False Ducks, als diese Inseln zu Gesicht kamen. Da die Fair American und die Asp nach dem Niagara wegen Dienstsachen geschickt worden waren, so bestand das amerikanische Geschwader bei dieser Gelegenheit aus dem Pike, Madison, Oneida, Tompkins, Conquest, Ontario, Pert und Lady of the Lake, welche letztere keine Bewaffnung zu einem allgemeinen Treffen besaß. Man erwartete nun, daß der Feind zur Schlacht geneigt sein würde, und deßhalb machten sich die Fahrzeuge schlagfertig. Der Wind drehte sich jedoch wiederum so, daß das englische Geschwader windwärts stand; aber durch große Segelkraft vermochten die amerikanischen Fahrzeuge sich dennoch anzunähern, als auf einmal der Feind sich hinter die Inseln zog und, wie man glaubte, nach Kingston seinen Weg nahm. Der Wind verstärkte sich immer mehr und da die Schooner wirklich in Gefahr kamen, zu sinken, so steuerte Commodore Chauncey nach dem Hafen, wo er am 19. des Monats ankam.

Digitized by Google

Das neue Schiff, welches wie ein Schooner getakelt war und den Namen Sylph bekommen hatte, war am Tage vorher vom Stapel gelassen worden. Es erhielt eine sonderbare Bewaffnung, denn in jener Wildniß wurden häufig die Materialen genommen, welche man gerade haben konnte, anstatt deren, welche eigentlich nöthig waren. Vier lange Zweiunddreißiger standen auf Drehgestellen zwischen den Masten und sechs Sechspfündner befanden sich auf den Seiten. Da man erwartete, daß dieses Fahrzeug ein guter Segler sein würde, so hoffte man, mit dessen schweren Kanonen dem Feinde einige Sparren wegzunehmen und eine allgemeine Schlacht herbeizuführen. Die außerordentliche Geschicklichkeit des Baumeisters verdient die Erwähnung, daß dieser Schooner in ein und zwanzig Werktagen, nach der Legung des Kiels, schon auf dem Wasser schwamm.

Die Bestallungen der vor einiger Zeit beförderten Offiziere waren nun im Hafen angelangt, und Lieutenant Commodore Woolsey wurde, mit seinem neuen Range auf den Sylph versetzt; Lieutenant Thomas Brown, der Offizier, welcher sich bei der Landung bei Fort George so ausgezeichnet hatte, ersetzte jenen auf dem Oneida. Die Bestallung als Steuermeister und Commandeur wurde ebenfalls dem Mr. Elliott nach dem Eriesee zugeschickt, der zur Belohnung wegen der Wegnahme der beiden Briggs im vorigen Herbste vor vielen anderen Lieutenants befördert wurde. Capitain Trenchard verließ die Station

Digitized by Google

wegen Kränklichkeit. Auch der Capitain Perry verlangte um dieſe Zeit ſeines Commandos auf den obern Seen überhoben zu werden, wegen der ſchlechten Beſchaffenheit der unter ihm ſtehenden Mannſchaften und Fahrzeuge. Es bedarf in der That der Bemerkung, daß auf ſämmtlichen Seen Mangel an Leuten war, weil die atlantiſchen Matroſen einen Widerwillen gegen dieſen Dienſt hatten, da es ihnen bekannt war, daß alle, welche von der Meeresküſte auf dieſe Gewäſſer kamen, ſich durch Krankheit an das Klima zu gewöhnen hatten. Aus den offiziellen Berichten jener Zeit erſieht man, daß beinahe immer einer von ſechs Leuten, und auf einigen der Fahrzeuge eine verhältnißmäßig größere Anzahl, wegen Krankheit am Ufer gelaſſen werden mußte. Der Madiſon hatte in dieſer Jahreszeit einmal den Fall, daß von ſeiner Mannſchaft von ungefähr zweihundert Mann achtzig, alſo beinahe die Hälfte ſeiner Leute, auf der Krankenliſte waren.

Am 28. Auguſt lief Commodore Chauncey wieder aus. Seine Force beſtand aus dem Pike, Madiſon, Sylph, Oneida, Tompkins, Conqueſt, Ontario, Pert und Lady of the Lake, neun Segel im Ganzen, von denen viere zum Kreuzen gebaut waren, obgleich der Sylph zum nahen Gefecht nicht taugte; viere waren die ſo oft erwähnten Kauffahrtei-Schooners und das letzte war ein Fahrzeug zum Aufpaſſen.

Der Feind wurde vor dem 7. September nicht geſehen, wo man Schiffe, als das Geſchwader gerade am

Digitized by Google

Niagara vor Anker lag, nahe bei und windabwärts erblickte. Das Signal zum Lichten wurde sogleich gegeben und nachdem der Pike, Madison und Sylph jeder einen Schooner in Tau genommen hatte, wurden die Segel zur Jagd gerichtet. Der Feind steuerte gegen Norden zu und das amerikanische Geschwader verfolgte das englische sechs Tage lang, um es zum Gefecht zu zwingen, aber vergeblich. Am 11. September wurde der Feind am Genesee von einer Windstille überfallen, als gerade die amerikanischen Fahrzeuge einen leichten Wind erhielten, so daß sie sich dem englischen Geschwader auf Schußweite nähern konnte, ehe dieses vom Winde erreicht wurde. Ein laufendes Gefecht, das länger als drei Stunden dauerte, war die Folge; aber da der Feind besser segelte, so entkam er, indem es dem amerikanischen Commandeur nicht möglich war, sich mit mehr als zweien seiner Fahrzeuge, wegen der sonderbaren Bewaffnung des Sylph, in ein eigentliches Gefecht einzulassen. Der Feind hatte mehrere volle Lagen vom Pike erhalten und erlitt einen ziemlichen Verlust und hatte, nach seinem eigenen Bericht, einen Offizier und zehn Mann an Todten und Verwundeten. Der Pike erhielt einige Kugeln im Rumpf und andere unbedeutende Beschädigungen, aber von der Mannschaft wurde Niemand verletzt. Die Fair American und der Asp hatten sich noch vor dieser Affaire mit Commodore Chauncey vereinigt. Am 12. lief Sir James Yeo in Amherst-Bai ein, wohin ihm die Amerikaner, wegen ihrer

Digitized by Google

Unbekanntschaft mit den dortigen Untiefen, nicht folgen konnten. Man vermuthet, daß der englische Commodore ein Gefecht bei dieser Gelegenheit deßhalb vermieden habe, weil das Wasser ruhig war, indem es in seinem Plane lag, seinem Feind nur bei stürmischen Wetter, wo die amerikanischen Schooner gänzlich unbrauchbar waren, zum Gefechte zu bringen.

Commodore Chauncey blieb in der Nähe der Ducks bis zum 17., wo es dem englischen Geschwader gelang nach Kingston zu entkommen, worauf er wegen Depeschen und Vorräthen in den Hafen einlief. Am nächsten Tage lief er jedoch wieder aus, und am 19. wurde der Feind in der Gegend der Ducks gesehen. Man nahm jetzt aber keine Notiz von ihm, sondern das Geschwader segelte den See hinauf, in der Hoffnung, daß die Engländer folgen würden und auch in der Absicht, eine Truppen-Brigade herabzubringen, da sich eine Division der Armee in Sackett's Harbour concentrirte und sich vorbereitete den St. Lawrence hinabzugehen, um einen Angriff auf Montreal zu machen.

Nach ein oder zwei Tagen erreichte das Geschwader den Niagara und ankerte. Hier hörte es das Gerücht, daß auf den oberen Seen ein allgemeines und entscheidendes Treffen zwischen der englischen und amerikanischen Force geliefert worden sei. Am 26. September erhielt man die Nachricht, daß Sir James Yeo mit seinem ganzen Geschwader zu York wäre, und am Morgen des

Digitized by Google

27. wurde die Lady of the Lake hinüber geschickt, um dies auszukundschaften. Als sie an demselben Abend mit der Bestätigung dieser Nachricht zurückkehrte, so lief das Geschwader auf der Stelle aus. Wegen des Windes, der Dunkelheit der Nacht und des schlechten Segelns so vieler der Fahrzeuge, konnte aber das Geschwader nicht eher als am 28. um 8 Uhr Morgens in Linie kommen, wo dann der Pike, Madison und Sylph, jeder wie gewöhnlich einen Schooner in Tau nahm und nach dem nördlichen Ufer steuerte.

Bald entdeckte man das englische Geschwader unter Segel in York Bay und sogleich nahmen die amerikanischen Fahrzeuge ihre Richtung dorthin. Glücklicherweise hatten sie, da der Wind ziemlich stark aus Osten wehte, den Vortheil desselben. Sobald der Feind bemerkte, daß sich die amerikanischen Schiffe näherten, änderte er seinen Curs und dehnte sich auf dem See aus, um Raum zum Manövriren zu gewinnen; Commodore Chauncey aber formirte seine Linie und steuerte gerade auf dessen Centrum los. Als das amerikanische Geschwader ungefähr noch eine französische Meile entfernt war, zogen sich die englischen Schiffe mit vollen Segeln und mit dem Winde südwärts. Das erstere folgte derselben Richtung, um gleichen Curs mit dem Feinde zu halten, und sobald dies bewerkstelligt war, segelte es seitwärts ab, um mit ihm zusammen zu treffen.

Nun blieb dem Feind keine Wahl übrig; er mußte

Digitized by Google

entweder vor dem Winde her die Flucht ergreifen, welches sattsam bewiesen haben würde, welche Partei ein allgemeines Treffen suchte und welche es vermied, oder er mußte das Gefecht von den Amerikanern beginnen lassen; denn obgleich Sir James Yeo bisher mit der größten Behutsamkeit manövrirt hatte, um ein entscheidendes Treffen zu vermeiden, so wollte er doch immer den Anschein behalten, als gehe er darauf aus, wahrscheinlich in der Absicht, die Colonieen zu ermuthigen; aber ein Rückzug in diesem Augenblick würde einer Flucht zu ähnlich gesehen haben, um eine Entschuldigung zuzulassen. Das amerikanische Geschwader war ziemlich vertheilt, wegen des großen Unterschiedes in der Schnelligkeit des Segelns seiner Fahrzeuge, indem der Pike den übrigen seiner Gefährten bedeutend voraus war. Als das Signal zum nahen Angriff gezeigt wurde, hatte der Governor Tompkins verschiedene der größeren Fahrzeuge passirt und war zunächst hinter dem Commodore, während der Madison, welcher einen der schweren Schooner im Tau schleppte, verhindert war, so nahe zu kommen, als erwünscht gewesen wäre. Auch der Oneida zeigte jetzt seine schlimmsten Eigenschaften, indem alle Anstrengungen seines braven Commandeurs, Lieutenant Commodore Brown, vergeblich waren, ihn so schnell als nöthig war, vorwärts zu bringen. Unter diesen Umständen entschloß sich Sir James Yeo, welcher bemerkte, daß seine zwei hintersten Schiffe in Gefahr waren und daß er

Digitized by Google

einige Hoffnung hatte, den Nachtrab der amerikaniſchen Linie, welche ziemlich weit ausgedehnt war, abzuſchneiden, ſeinen Curs zu ändern und das Treffen zu risciren.

Demgemäß begannen die engliſchen Schiffe, zehn Minuten nach Mittag, in Reihenfolge zu wenden, während der Pike ſich ſchnell ſeitwärts wegzog, um dem Centrum des Feindes näher zu kommen. Sobald die zwei oder drei leitenden Schiffe des Feindes, unter welchen ſich der Wolfe und der Royal George befanden, gewendet hatten, eröffneten ſie ihr Feuer einige Minuten lang auf den Pike, bevor dieſer es erwiederte; als er aber nahe genug gekommen war, eröffnete er ſein Feuer ebenfalls. Der Pike wurde bei dieſer Gelegenheit nicht nur ganz vortrefflich geleitet, ſondern ſein Feuer war gewiß auch ſo ſcharf, als es je aus der Seite eines Schiffes von ſeiner Stärke gekommen war. Zwanzig Minuten lang lag er den ſchwerſten Schiffen des Feindes gegenüber, ohne, mit Ausnahme der Aſp, welchen Schooner er im Tau ſchleppte und des Governor Tompkins, von irgend einem Fahrzeuge des Geſchwaders nur etwas unterſtützt zu werden. Das letztere Schiff wurde bei dieſer Gelegenheit von dem Lieutenant W. C. B. Finch*) vom Madiſon mit einer Tapferkeit geführt, welche dieſem jungen Offizier großes Lob erwarb; er behauptete ſtandhaft ſeine ſo muthig eingenommene Station und unter-

*) Jetzt Captain W. C. Bolton.

Digitized by Google

hielt ein heftiges Feuer, bis sein Fahrzeug vom Feinde so verstümmelt war, daß es zurückbleiben mußte. Als der Rauch, während einer Pause in diesem hitzigen Treffen, sich zertheilt hatte, fand es sich, daß der Wolfe seine Haupt- und Besan-Topmasten, und die Raa des Schönfahrsegels verloren und noch anderen Schaden erlitten hatte. Auf diese gefährliche Art verletzt, mußte er sich mit Hülfe aller Segel, welche die Vorderraaen nur tragen konnten, vor dem Winde zurückziehen. In diesem Augenblick kam der Royal George zur Deckung des englischen Commodore herbei, welcher sich windabwärts durch seine eigene Linie zog, um seinen Rückzug zu bewerkstelligen. Es kann nicht bezweifelt werden, daß diese zeitige und kluge Bewegung des Sir James Yeo sein Geschwader rettete, denn wäre er so lange geblieben, bis der Madison und Oneida ihre Karthaunen anwenden konnten, so würde seine ganze Force verloren gewesen sein.

Einige Minuten vor 1 Uhr Nachmittags zog sich der Feind zurück und der Pike gab sogleich das Signal zur allgemeinen Verfolgung. Während der Feind sich windabwärts zog, hielt sich der Royal George fortwährend quer vor des englischen Commodores Stern und feuerte seine volle Lagen mit einer Geschicklichkeit ab, welche die laute Bewunderung der amerikanischen Flotte erregte. Der Commandeur dieses Schiffes war der Capitain Mulcaster, der sich durch seine, bei dieser Gelegenheit bewie-

Digitized by Google

sene Tapferkeit und geschicktes Benehmen, die volle Achtung seiner Feinde erwarb.

Als das englische Geschwader sich zurückzog, folgten ihm die amerikanischen Fahrzeuge und unterhielten ein heftiges Feuer mit allen Kanonen, welche den Feind erreichen konnten. Es zeigte sich nun, daß die Bewaffnung des Sylph für diesen Dienst ganz untauglich sei, indem die Kanonen zwischen den Masten zu wenig Raum hatten, um mit Freiheit und Schnelligkeit bedient zu werden, besonders während der Verfolgung. Durch diesen Umstand war er, ungeachtet seiner Größe und seines guten Segelns, von kaum größerem Nutzen als die kleineren Schooners.

Nach einer Verfolgung von ungefähr zwei Stunden, in welcher Zeit das Geschwader bis beinahe zum oberen Ende des Sees gelaufen war, wo der Feind einen Hafen zu Burlington Bay besaß, gab Commodore Chauncey das Signal zum Einhalten, indem er fand, daß die englischen Schiffe die meisten der seinigen übersegelten, und nahm hierauf seine Richtung nach dem Niagara. Dieser Schritt ist schon oft als unnöthig und zwecklos getadelt worden, da der Feind wirklich geschlagen worden war und ohne Zweifel gänzlich hätte vernichtet werden können, wenn man ihn in die Enge getrieben hätte. Uebrigens waren die Motive, welche den amerikanischen Befehlshaber leiteten, durch jene Discretion und Ueberlegung erzeugt worden, welche zu den höchsten Vorzügen

Digitized by Google

eines Offiziers gezählt werden und die ihn fortwährend auszeichneten, so lange der anstrengende und verantwortliche Dienst während dieses Krieges seiner Aufsicht anvertraut war. Der Wind war im Zunehmen und bald darauf verwandelte er sich in einen östlichen Sturm, so daß beide Geschwader, wenn sie sich in ein Gefecht einließen, sich der höchst wahrscheinlichen Gefahr aussetzten, an's Land geworfen zu werden, da sich nur eine Rhede vor den Höhen von Burlington befand, nach welcher der Wind damals hinstrich.

Da es unbekannt war, daß der Feind an jenem Punkte eine bedeutende Landmacht besaß, so mußten alle, die an's Land geworfen wurden, nothwendigerweise in seine Hände fallen; und wäre es ihm auch nur gelungen, eines oder zwei der kleinen Fahrzeuge abzuschneiden, so hätte ihm dies die Herrschaft über den See verschaffen müssen. Dagegen befand sich das amerikanische Geschwader, durch das Einlaufen in den Niagara, in der Stellung, den Rückzug des Feindes, der sich nun in einem cul-de-sac befand, abzuschneiden, und wollte man bessere Witterung abwarten, so konnte er sogar, wenn es rathsam gefunden wurde, unter weit günstigeren Umständen vor Anker angegriffen werden. Außer diesen Gründen, welche einem Befehlshaber von Ueberlegung und Urtheilskraft wichtig sein mußten, hatte der Pike eine oder zwei Kugeln unter der Wasserlinie erhalten, wodurch ein unablässiges Pumpen nöthig wurde, welche Arbeit, verbunden

Digitized by Google

mit den Mühseligkeiten eines Treffens, die Kräfte der Schiffscompagnie endlich aufreiben mußte. Dazu besaß der Feind auch noch Batterien, welche den Ankergrund bestrichen, und würde gewiß mehrere errichtet haben, wenn die Amerikaner eingelaufen wären.

Der Sturm dauerte bis zum Abend des 31., aber der Wind blieb noch mehrere Tage länger östlich. Während dieser Zeit besprach sich Commodore Chauncey mit dem zu Niagara commandirenden General, der die Beobachtung des Sir James Yeo für wichtiger hielt als die beabsichtigte Begleitung der Transporte den See hinab, und da diese Meinung mit der des commandirenden Seeoffiziers übereinstimmte, so wurden die Truppen eingeschifft und so schnell, als die Transporte fertig werden konnten, abgeschickt, während das Geschwader in Bereitschaft blieb den Feind abzuschneiden, so bald er es wagen würde, seine Richtung nach Westen zu nehmen.

Der Pike hatte in dem Gefecht am 28. September bedeutend gelitten, sowohl im Rumpfe, als auch in der Höhe, indem er das Feuer des Feindes am längsten ausgehalten hatte. Schon zu Anfang des Treffens verlor er seinen obersten Hauptmast; sein Bugsprit, Fockmast und Hauptmast waren sämmtlich blessirt, Tau- und Segelwerk ziemlich zerfetzt und der Rumpf öfters getroffen worden, zwei oder drei Mal unter der Wasserlinie, wie schon erwähnt. Von seiner Mannschaft waren nur fünf Personen von feindlichen Kugeln getödtet oder verwundet

Digitized by Google

worden, obgleich durch das Zerſpringen der Kanone im Steuerbordbug zwei und zwanzig Mann umkamen oder gefährlich verwundet wurden. Der oberſte Theil des Vorderkaſtells war durch dieſe Exploſion weggeriſſen und deſſen Drehkanonen dadurch für den übrigen Theil des Tages unbrauchbar geworden. Vier andere Kanonen hatten an der Mündung Riſſe bekommen und wurden deßhalb nur mit Mißtrauen bedient. Der Madiſon erhielt einige leichte Beſchädigungen, und der obere Hauptmaſt der Oneida war ſehr gefährlich verletzt; auf beiden Fahrzeugen war jedoch Niemand verwundet worden. Der Governor Tompkins verlor den Fockmaſt. Auf feindlicher Seite hatten der Wolfe und Royal George am meiſten gelitten, und man glaubt, daß das erſtere Schiff ſehr viele Menſchen verlor. Auch wird als Thatſache angenommen, daß zwei der kleinſten Fahrzeuge des Feindes die Flagge ſtrichen, aber da der Pike zu begierig war, mit dem Wolfe zum Handgemenge zu kommen, ſo nahm er keine Notiz davon.

Da ſich nun der Wind am 2. weſtlich drehte, und auch der letzte Transport mit Truppen den See hinunter gegangen war, ſo lichtete das Geſchwader und dehnte ſich aus, um den Feind aufzuſuchen. Um 10 Uhr Morgens ſah man ihn mit beigeſetzten Nebenſegeln, abwärts ſteuernd. Aber ſobald ſich die amerikaniſchen Fahrzeuge blicken ließen, wich er aus und ſetzte die Segel, um fern zu bleiben. Im Laufe des Tages hatten die engliſchen

Digitized by Google

Schiffe den amerikaniſchen den Vorſprung abgewonnen, und am 3., bei Tagesanbruch, ſah man ſie vor Anker, nahe bei einer Inſel zwiſchen dem Zwölf- und Zwanzig-Meilen-Bache. Der Wind war während des ganzen Tages heftig, ſo daß ſich beide Geſchwader windwärts drehten und der Feind nach Sonnenuntergang beinahe die Richtung nach dem obern Ende des Sees hatte. Die Nacht war ſehr dunkel, ſtürmiſch und mit häufigem Regen begleitet; jede Vorſicht wurde angewendet, um den Feind zu verhindern, in den Rücken zu kommen, da er nun gleichſam in einem Netze gefangen war.

Am nächſten Morgen war das Wetter ſehr trübe und von dem engliſchen Geſchwader konnte nichts geſehen werden, und da am Mittage eine Windſtille eintrat, ſo mußte die Lady of the Lake nach dem obern Ende des Sees rudern, um die Stellung des Feindes auszufinden, der vielleicht auch wieder in Burlington-Bay vor Anker gegangen war. Um 9 Uhr Abends kehrte der Schooner zurück und berichtete, daß von dem engliſchen Geſchwader nur zwei Kanonenboote noch ſichtbar ſeien. Da nun dieſer Dienſt einem verſtändigen und erfahrnen Offizier übertragen worden war, ſo ſchloß Com. Chauncey ſogleich, daß der Feind in der Dunkelheit der vergangenen Nacht ihm in den Rücken gekommen und den See hinab gegangen ſei, entweder um die amerikaniſchen Transporte aufzufangen oder um in die Bai von Kingſton einzulaufen. Unverzüglich wurde nun die Richtung nach den

Digitized by Google

Ducks genommen, um den Sir James Yeo abzuschneiden oder ihm die etwa schon genommenen Prisen wieder abzunehmen. Indessen hatten sich die Offiziere der Lady of the Lake, wie man nun weis, betrogen, indem die britische Flotte wirklich, aber so nahe bei den Höhen vor Anker lag, daß ihre Umrisse mit den Gegenständen am Ufer zusammenflossen und für Letztere gehalten wurden. Die Herren, welche den Thatbestand ausfinden sollten, waren zu begierig, die vermuthete Flucht des Feindes zu berichten, als daß sie nahe genug gegangen wären, um die Wahrheit ausfinden zu können. Es leidet keinen Zweifel, daß das britische Geschwader durch dieses unglückliche Versehen allein, von einer gänzlichen Niederlage gerettet wurde, indem der Ausgang des Treffens am 28., und die Bekanntschaft mit den neueren Vorfällen auf dem Erie-See, eine solche Stimmung auf den amerikanischen Schiffen hervorgebracht hatte, daß dadurch der Sieg beinahe zur Gewißheit wurde, zumal da jetzt ein Angriff vor Anker mit Sicherheit gemacht werden konnte, indem der Wind vom Ufer abstand.

Während dieser Nacht und des folgenden Tages durchlief das amerikanische Geschwader, bei heftigem Nordwestwinde, eine große Strecke. Am 3. und 5., um 3 Uhr Nachmittags, entdeckte man nahe bei den Ducks sieben Segel, welche mit Bestimmtheit für das englische Geschwader gehalten wurden. Aber um 4 Uhr fand man, nach einer hitzigen Verfolgung, daß es Schooner und

Digitized by Google

Schaluppen waren. Nun wurde dem Sylph das Signal gegeben, das Schlepptau der Lady of the Lake abzunehmen und die Richtung nach Nordosten zu verfolgen. Als sich hierauf die Fremdlinge vertheilten, machte sich der Pike ebenfalls vom Schlepptau los, an welchem er den Governor Tompkins gezogen hatte, und eilte ebenfalls vorwärts. Die Fremdlinge steckten nun eines ihrer Fahrzeuge in Brand und zogen alle Segel auf, um zu entkommen. Nach Sonnenuntergang, gegenüber den Real Ducks, strichen die britischen Fahrzeuge Confiance, Hamilton und Mary vor dem Pike die Flaggen. Bald darauf erschien der Sylph mit einer andern Prise, dem Kutter Drummond, und früh am nächsten Morgen brachte derselbe Schooner aus den Ducks die Lady Gore. Das siebente Fahrzeug, die Enterprise, entkam.

Die Prisen waren Kanonenboote, welche eine bis drei Kanonen führten und als Transporte gebraucht wurden; sie hatten damals einen Theil eines der Fremd-Regimenter im britischen Dienst an Bord. Die Gesammtzahl der Gefangenen belief sich, mit Einschluß der Offiziere, auf 264 Mann. Unter ihnen befanden sich ein Lieutenant und zwei Schiffmeister-Gehülfen der königlich britischen Marine, und vier Schiffmeister der Provinzial-Marine, nebst zehn Offizieren der Armee. Die Confiance und der Hamilton, zwei der Prisen, waren der ehemalige Growler und die Julia, welche in der Nacht des 8. August genommen worden waren, und welche der Feind nach

Digitized by Google

dem richtigen Urtheil, daß ihm Zuwachs mehr Schaden als Nutzen stiften würde, wohlweislich aus seinem Geschwader gelassen hatte. Dieser Umstand beweist schon an sich selbst den zweideutigen Vortheil, den der Besitz dieser Fahrzeuge gewähren konnte, obgleich sie einen so ansehnlichen Theil der Force des Com. Chauncey auf dem Papier bildeten; doch der Feind wollte sich durch den Gebrauch derselben seine Manövers nicht verderben lassen.

Dieses glückliche Unternehmen beendigte den Streit um die Herrschaft auf dem See Ontario, während der Saison von 1813, indem Sir James Yeo, wahrscheinlich bewogen durch die Art des Treffens am 27. September, geneigt schien, auf Verstärkung zu warten, ehe er ein anderes Gefecht wagte. Während des noch übrigen Theiles der Jahreszeit war Com. Chauncey beschäftigt, den Feind in Kingston zu bewachen und bei dem Zuge der Armeen, den St. Lawrence hinab, behülflich zu sein. Er hatte den Wunsch, Kingston anzugreifen, und hatte sogar das Versprechen erhalten, daß dieser, sein Lieblingsplan, unternommen werden sollte, aber es scheint, daß derselbe gegen die Mitte Octobers gänzlich aufgegeben wurde, um einen Angriff auf Montreal zu unternehmen. Wäre man bei dem ersten Plane geblieben, so leidet es fast keinen Zweifel, daß derselbe mit glücklichem Erfolg durchgeführt und der Charakter des Krieges gänzlich verändert worden wäre.

Anfangs November, als Com. Chauncey am Aus-

Digitized by Google

fluß des St. Lawrence, unterhalb des östlichen Endes von Long Island, lag, lief Sir James Yeo mit seinen Schiffen aus und ankerte in der Entfernung von zwei französischen Meilen, so daß beide Geschwader durch eine Kette kleiner Inseln getrennt waren. Diese Kette konnte nur an einer Stelle passirt werden, und die Amerikaner, in der Absicht zu lichten und durchzugehen, schickten Boote aus, um dieselbe zu untersuchen; alsbald lichtete der Feind die Anker und kehrte nach dem Hafen zurück. Am 11., nachdem die Armee den Fluß hinabgegangen war, lief das amerikanische Geschwader ebenfalls in den Hafen ein.

Zwei Tage später ging Com. Chauncey, der nun beinahe im ungestörten Besitze des Sees war, nach dem Genesee, wo er am 16. des Monats 1100 Mann von der Armee des Generals Harrison an Bord nahm. Es entstand ein heftiger Sturm, durch welchen die Fahrzeuge getrennt wurden, so daß einige bis zum westlichen Ende des Sees trieben. Nachdem die Transporte, in welche man nun die meisten der kleinen Schooner verwandelt hatte, endlich abgefertigt waren, ging der Commodore wieder vor Kingston, um den Feind zu beobachten und die Passage der Truppen zu decken. Am 21. waren alle Transporte angekommen, bis auf die Julia, welche erst einige Tage später eintraf. Die Fair American war in der Nähe des Niagara während des Sturmes auf den Strand gelaufen, wurde aber wieder flott gemacht und

Digitized by Google

erreichte den Hafen am 27. Die Schifffahrt auf dem See war zu dieser Zeit geschlossen, und da es zu spät war, Operationen auf dem Wasser zu unternehmen, und die Transportation der Truppen und Vorräthe glücklich beendigt worden, so machte man Anstalten, die Fahrzeuge für den Winter beizulegen.

Auf diese Art endigten die Operationen auf dem Ontario-See während des Sommers von 1813. Die eigenthümliche Natur des Dienstes machte denselben für beide Commandeure äußerst anstrengend; aber Jeder hatte den ihm angewiesenen Posten gut ausgefüllt. Es lag in der Absicht des Sir James Yeo, und wie man weis, war es ihm in speciellen Befehlen zur unabweichlichen Pflicht gemacht worden, ein allgemeines Treffen, außer bei ganz entschieden günstigen Umständen, zu vermeiden, und der vorzügliche Charakter seiner Fahrzeuge befähigte ihn, den vorgeschriebenen Weg mit ziemlichem Glück zu verfolgen, obgleich ihn die Ausdauer und persönliche Tapferkeit seines Gegeners bis auf den Punkt einer gänzlichen Niederlage in der Affaire am 28. September, gebracht hatte. In der Ausführung seiner erhaltenen Befehle hatte der englische Commodore, der ein Offizier von seltenem Verdienst war, große Festigkeit, Selbstverleugnung und Gewandtheit bewiesen, und die Geschicklichkeit und Kühnheit seiner Manöver erwarben ihm den Beifall seiner Feinde. Daß er hauptsächlich auf die Vertheidigung beschränkt und an der Ausführung

Digitized by Google

irgend eines wichtigen Unternehmens verhindert war, lag in der Wachsamkeit und Thätigkeit seines Gegners, der seinen Absichten so oft zuvorkam und ihn so sehr in die Enge trieb, sobald sich eine Gelegenheit zum Gefecht darbot.

Jedoch das Glück der Unternehmungen dieses Sommers war entschieden auf Seiten der Amerikaner. Durch die Deckung des Angriffs auf York und den dadurch bewirkten Fall dieses Platzes, wo eine große Menge von Vorräthen genommen, ein neuer Kreuzer von ziemlicher Stärke zerstört und ein zweiter weggeführt wurde, hatte Commandant Chauncey seinem Feinde die Mittel entzogen, wodurch er sich ein entschiedenes Uebergewicht auf dem See hätte verschaffen müssen. Der Fall von Fort George, welcher gänzlich von der Mitwirkung der Marine abhing, führte das Glück auf den Ober-Seen, so wie die Wiedereinnahme von Michigan und die Unterwerfung aller höher gelegenen Bezirke von Ober-Canada, für den Rest des Feldzuges, nach sich. Im Frühlinge war eine Armee vom unteren nach dem obern Ende des Sees transportirt worden und dasselbe geschah im Herbste vom oberen nach dem unteren Ende, und man hat nie gehört, daß nur ein einziger Mann, eine Kanone, oder der geringste Theil der Vorräthe, welche im Laufe des Dienstes der Marine anvertraut wurden, in die Hände des Feindes gefallen ist. Alle für die Armee erforderlichen Dienste wurden ohne Belästigung von Seiten der Engländer geleistet, während diese gezwungen

Digitized by Google

waren, mit Ausnahme der kurzen Periode, in welcher der Pike noch keine Kanonen hatte, die ähnlichen Dienste für ihre Armee, heimlich und mit der größten Vorsicht zu verrichten. Es ist gezeigt worden, daß eines ihrer Transportschiffe verbrannt und 5 andere genommen wurden. Das einzige Mißgeschick, welches das amerikanische Geschwader erfuhr, war der Verlust des Growler und der Julia, und dies nicht in Folge eines Fehlers des commandirenden Offiziers; denn dessen Anordnungen waren angemessen und zweckmäßig.

Im Laufe des Sommers waren die feindlichen Geschwader dreimal im Gefecht gewesen. Bei zweien derselben hatte der Feind den Vortheil des Windes oder erhielt ihn, noch ehe die Schiffe zum Treffen kamen, und es lag also an ihm, ob er eine allgemeine Schlacht annehmen oder vermeiden wollte. Bei der dritten Gelegenheit griffen die Amerikaner mit so viel Entschlossenheit und nur mit einem Theile ihrer Force an, daß der Erfolg nicht zweifelhaft geblieben wäre, hätten die englischen Schiffe nicht den Wind benutzt. Die Art, mit welcher Commandant Chauncey am 28. September, unterstützt von Mr. Finch und Governor Tompkins und mit einem Schooner im Tau, auf die Linie des Feindes eindrang, ist immer von amerikanischen Seeleuten als ein Beispiel hohen professionellen Gefühls und Muthes betrachtet worden; denn die Fälle, in welchen ein britisches Geschwader der, mit so viel Selbstopferung, Kaltblütigkeit und Entschlossenheit

Digitized by Google

angegriffene Theil war, ſind in neuerer Zeit außerordentlich ſelten. Es iſt zweifelhaft, ob ſich eine Parallele dazu in dem Zeitraum eines Jahrhunderts auffinden läßt, wenn wir ein ſehr auffallendes Beiſpiel nicht ausnehmen wollen, welches das Betragen des Capitain Perry lieferte, von welchem wir Gelegenheit haben werden, im nächſten Kapitel zu reden.

Ungeachtet der Verdienſte des Commandeurs auf den großen Seen, war die Erwartung des Volkes dennoch nicht befriedigt. Eine Claſſe von Menſchen, welche nur ſelten fähig ſind, die zarteren Umſtände, welche das Verdienſt begründen, zu beurtheilen, und vorzüglich das, welches, wie das Benehmen eines Marine-Commandeurs, von ausſchließlich profeſſionellem Charakter iſt, bildet ſich gar leicht ein, daß das Glück der einzig zuläſſige Maaßſtab ſei, und obgleich das Glück dieſes Sommers erwieſen auf Seiten der Amerikaner war, ſo war es doch nicht von der glänzenden und anziehenden Natur, welche am meiſten geeignet iſt, die Bewunderung eines Volkes zu erregen.

Nur wenige waren fähig, einzuſehen, daß der Umfang des Sees die Abſicht des Sir James Yeo begünſtigte, indem er ihm geſtattete, im Augenblick der größten Bedrängung ſich unter die Kanonen ſeiner eigenen Batterien zu legen; aber die Mehrheit war der Meinung, daß, je kleiner die Waſſerfläche ſei, auf welcher operirt wurde, deſto leichter müſſe es auch ſein, ein Gefecht herbeizuführen.

Digitized by Google

Bei den verſchiedenen Gelegenheiten, wo das amerikaniſche Geſchwader den Feind in die Baien von Burlington, Amherſt und Kingſton jagte, war das Publikum eher geneigt, auf die Force zu ſehen, in deren Gegenwart die Flucht ausgeführt wurde, nicht aber die Leichtigkeit zu bedenken, mit der ſie bezweckt werden konnte. Es verlangte den Sieg, ohne zu überlegen, daß ſelbſt zur Lieferung einer Schlacht die Zuſtimmung beider ſtreitenden Parteien nothwendig iſt; und wahrſcheinlich nur wenige unter denen, welche am meiſten geneigt waren, die Abweſenheit eines Sieges auf dem Ontario-See mit den anderwärts errungenen glänzenden Vortheilen zu vergleichen, dachten daran, daß in dem ganzen Kriege nicht ein einziger Fall vorgekommen war, die ganz eigenthümlichen Fälle des Eſſex und Preſident ausgenommen, in welchem ein engliſches und amerikaniſches Fahrzeug nach einer Schlacht genommen wurde, wenn die geſchlagene Partei das Treffen zu vermeiden ſuchte. Es lag an den Zufälligkeiten des Krieges, daß unter ſolchen Umſtänden niemals ein engliſches Schiff genommen wurde.

Aber die Zeit hat allmählig dieſe Stimmung gemildert und ſchon jetzt ſieht das Land die Bemühungen des Commandanten Chauncey in ihrem wahren Lichte. Die Schnelligkeit und Entſchiedenheit, mit welcher er eine Force in einer Wildniß, wie man es nicht anders nennen kann, leitete, die profeſſionellen Hülfsmittel, die er zur Erlangung dieſes großen Zweckes auffand und die mit

Digitized by Google

Vorsicht vereinigte Tapferkeit, mit welcher er sich dem Feinde entgegenstellte, fangen nun an, vollkommen gewürdigt zu werden, während bereits die Unerschrockenheit, mit welcher er sein Schiff in das Treffen bei York führte, die aufrichtige Bewunderung des Dienstes, zu welchem er gehört, erhalten hat. Wenn der amerikanische Commandeur im Laufe des anstrengenden Dienstes der Monate August, September, October und November, einen Fehler beging, so lag dieser darin, daß er am 28. September seinem Geschwader nicht das Signal gab, die Schlepptaue abzunehmen, als der Feind sich zurückzog; aber obschon es jetzt eine leichte Sache ist, den Fehler zu entdecken, so war er zur Anwendung einer gewissen Vorsicht berechtigt, indem alle Wahrscheinlichkeit vorhanden war, dem Feinde zur Seite zu kommen, sobald der Sturm nachlassen würde. Daß dieses nicht geschahe, war ein reiner Zufall, oder vielmehr die Folge des Versehens eines klugen und erfahrenen Offiziers, auf dessen Bericht er allen Grund hatte, sich zu verlassen. Wäre Commandant Chauncey dem Sir James Yeo nach Burlington-Bay gefolgt, so würde er wahrscheinlich dadurch einen Ruf der ausgezeichnetsten Art in der amerikanischen Marine erhalten haben, ohne dessen so würdig zu sein, wie jetzt.

Digitized by Google

Neuntes Kapitel.

Capitain Perry auf den obern Seen. — Schlachtordnung der englischen und amerikanischen Geschwader. — Das Treffen. — Uebergabe der Engländer. — Vergleichung mit der Stärke des feindlichen Geschwaders. — Capitain Perry's Bericht über die Schlacht. — Seine Schlachtordnung. — Fehler der Engländer. — Folgen des Sieges. — Beförderung des Capitain Perry.

Auf welche Art der Dienst auf den oberen Seen begonnen wurde, ist bereits erwähnt worden; indessen wird eine kurze Wiederholung des Zusammenhanges wegen nöthig sein. Man wird sich erinnern, daß der Lieutenant Elliot spät im Herbste 1812 nach dem unteren Ende des Erie-Sees geschickt wurde, um wegen einigen Schooner zu unterhandeln. Bald nachher wurde er nach dem Ontario-See zurückgerufen, und der Lieutenant Angus folgte ihm im Commando. Nicht lange nach der Landung zu Erie, kehrte Mr. Angus nach der Meeresküste zurück, und der Lieutenant Pettigrew erhielt das Commando auf kurze Zeit. Im Laufe des Winters erbot sich Capitain O. H. Perry, damals ein junger Schiffmeister und Commandeur an der Spitze der Flottille von Kanonenbooten zu Newport, im Staate Rhode Island als Freiwilliger für den Dienst auf den Seen, indem er keine nahe Aussicht hatte, auf einer Kriegsschaluppe in See zu gehen. Capitain Perry brachte eine Anzahl Offiziere und auch einige Leute

Digitized by Google

mit sich, und Commandant Chauncey benutzte mit Freuden die Anwesenheit eines Offiziers seines Ranges, dessen Muth und Eifer bekannt war, und übergab ihm das Commando auf den oberen Seen, wo er im Laufe des Winters anlangte. Von dieser Zeit an bis zur Eröffnung der Schifffahrt, war Capitain Perry thätig beschäftigt, trotz der vielen Schwierigkeiten seiner Stellung an der Grenze, eine Force zu bilden und zu erschaffen, mit welcher er es wagen durfte, mit dem Feinde um die Oberherrschaft auf diesen wichtigen Gewässern zu kämpfen. Zwei große Briggs, jede von 20 Kanonen, wurden auf Presque Insel begonnen, ebenso einige Kanonenboote oder Schooner. Der Frühling verging mit der Anschaffung von Kanonen, Kugeln und anderen Vorräthen, und wie es die Umstände erlaubten, langten Truppensendungen von unterhalb an, um zur Ausrüstung der verschiedenen Fahrzeuge behülflich zu sein. Sobald das Geschwader des Commandanten Chauncey vor der Mündung des Niagara erschien, kam Capitain Perry mit einigen seiner Offiziere, um sich ihm anzuschließen, und war mit der Aufsicht der Ausschiffung der Truppen wirksam beschäftigt, wie schon erzählt worden ist. Die Uebergabe von Fort George bewirkte die von Fort Erie, wodurch die ganze Grenze des Niagara in die Gewalt der amerikanischen Armee kam.

Capitain Perry übernahm nun sein eigenes Commando und mit unendlicher Anstrengung gelang es ihm, die Fahrzeuge, welche wegen der Batterie des Feindes so

Digitized by Google

lange auf dem Niagara zurückgehalten worden waren, aus dem Flusse zu ziehen. Dieser wichtige Dienst war am 12. Juni beendigt und sogleich wurden Anstalten getroffen, um auf dem See zu erscheinen. Diese Fahrzeuge bestanden aus der Brigg Caledonia (einer Prise), den Schooner Catherine, Ohio und Amelia, und der Schaluppe Contractor. Die Catherine erhielt den Namen Somers, die Amelia den der Tigreß und der Contractor den des Trippe. Der Feind hatte zu dieser Zeit eine kreuzende Force und dem Befehl des Capitain Finnis, welche aus der Queen Charlotte, einem Schiff von 3 bis 400 Tonnen und 17 Kanonen; der Lady Prevost, einem vortrefflichen Schooner von ungefähr 200 Tonnen und 13 Kanonen, der Brigg Hunter, einem etwas kleineren Fahrzeuge von 10 Kanonen und 3 oder 4 leichten Kreuzern bestand. Ebenso wurde zu Malden ein Schiff von nahe 500 Tonnen Gehalt gebaut, welches 19 Kanonen führen sollte und späterhin den Namen Detroit erhielt. *)

*) Da sich die Angaben über die Größe dieser Fahrzeuge widersprechen, so hält es der Verfasser für seine Pflicht, seine Quellen anzuführen. Das Marine-Departement ist im Besitz einer Abschätzung der auf dem Erie-See gemachten Prisen, welche von zwei unpartheiischen und erfahrenen Capitainen in Verein mit dem berühmten Schiffbaumeister Henry Eckford aufgestellt wurden. Um die Meinung dieser Herren mit derjenigen anderer Personen, welche ein competentes Urtheil haben, zu vergleichen, ersuchte man einen mit diesen Fahrzeugen genau bekannten Offizier, jetzt Capitain, seine Erinnerungen in Betreff der Größe

Digitized by Google

Der Monat Juni war beinahe zu Ende, als Capitain Perry bereit war, vom Ausfluß des Erie-Sees nach Pres-

---

dieſer auf dem Erie-See genommenen ſechs britiſchen Schiffe niederzuſchreiben. In „James' Naval Occurrences" befindet ſich eine Tabelle, welche vorgibt, die engliſche Angabe deſſelben Tonnengehalts zu ſein. Da es nicht unmöglich iſt, daß dieſe Angabe aus den öffentlichen Officen erlangt wurde, ſo geben wir alle drei, ſo wie wir ſie fanden.

	Schätzew.	Am. Offiz.	James.
Detroit, nahe	500 Ton.	do 500	305
Queen Charlotte ungefähr	400 „	380	280
Lady Prevoſt	230 „	200	120
Hunter	180 „	150	74
Little Belt, nahe	100 „	70	54
Chippeway, nahe	100 „	70	32
	1,510 Ton.	1,370	805

Es muß erwähnt werden, daß der zu Rath gezogene amerikaniſche Offizier nichts von der Abſchätzung wußte. Der Unterſchied zwiſchen der amerikaniſchen und engliſchen Angabe kann vielleicht auf folgende Art erklärt werden. Ein Kriegsfahrzeug wird, um einen Ueberſchlag ſeiner Koſten zu erhalten, gemeſſen, indem man die halbe Breite der Balken als Tiefe des Raumes annimmt. Die Fahrzeuge auf den Seen hatten kaum, was man einen Raum nennen konnte; denn die amerikaniſchen Briggs, welche auf dem Ocean ſechzehn Fuß Waſſer gezogen haben würden, zogen nicht mehr als die Hälfte auf den Seen. Folglich war die Zimmermannsarbeit bei dieſen Fahrzeugen viel geringer, als bei jenen für den Ocean. Da nun der Zweck der Meſſung in der Berechnung der Koſten beſteht, ſo iſt es nicht unwahrſcheinlich, daß Mr. James eine Schätzung des Tonnengehalts erhielt, wozu die Räume wirklich gemeſſen worden waren, wie es bei Fahrzeugen der Fall iſt, die bloß ein Deck haben, eine Berechnungsart, welche den Unterſchied vollkommen klar macht.

Digitized by Google

que-Insel zu segeln. Da man keine Absicht hatte, mit dem Feinde zusammenzutreffen und dieses wegen der Kürze des Weges nicht zu befürchten war, so segelte jedes Schiff, sobald es in's Angesicht des Hafens kam, so gut als es konnte. Der Feind hatte gerade diese Zeit gewählt, um bei der Presque-Insel zu recognosciren, und beide Geschwader wurden sogleich vom Ufer gesehen, obgleich die Amerikaner glücklicher Weise nicht eher von den Engländer entdeckt wurden, bis sie zu nahe am Lande waren, um abgeschnitten werden zu können. Als das letzte Fahrzeug eingelaufen war, zeigte sich der Feind in der Entfernung.

Die beiden unter der Leitung des Com. Chauncley im Winter angefangenen Briggs, wurden gegen Ende Mai vom Stapel gelassen und waren nun der Vollendung nahe. Sie erhielten die Namen Lawrence und Niagara. Auch die Schooner waren bereits auf dem Wasser, und da Capitain Perry seine Schiffe sämmtlich in einem Hafen hatte, so beschäftigte er sich damit, dieselben so schnell als möglich für den Dienst fertig zu bekommen. Verschiedene Kriegsvorräthe fehlten jedoch immer noch. An Leuten, und besonders an Matrosen, war großer Mangel und bis jetzt waren Capitain Perry und Mr. D. Turner, die einzigen bestallten Seeoffiziere auf See. Ueberdies war der letztere noch sehr jung, sowohl an Jahren als Rang.

Presques Insel oder, wie der Ort jetzt genannt wird, Erie, war ein guter und geräumiger Hafen, aber er hatte

Digitized by Google

eine Sandbank, auf welcher nicht mehr als sieben Fuß Wasser stand. Diese Bank, welche bisher dem Zweck als Befestigungswerk vollkommen entsprochen hatte, bot nun ein ernstliches Hinderniß dar, die beiden Briggs auf den See zu bringen. Sie lag ungefähr eine halbe Meile außerhalb und verschaffte dem Feinde große Vortheile, wenn er sie benutzen wollte, um die Amerikaner anzugreifen, während sie dieselbe passirten. Capitain Perry legte hierauf so viel Gewicht, daß er die größte Sorgfalt beobachtete, um seine Absichten zu verheimlichen, denn es war bekannt, daß der Feind seine Bewegungen durch Spione genau beachten ließ.

Capitain Barclay hatte vor Kurzem den entlassenen Capitain Finch im Commando der englischen Force ersetzt, und hielt nun beinahe eine ganze Woche die amerikanischen Fahrzeuge blockirt, augenscheinlich in der Absicht, sie am Auslaufen zu verhindern, indem er wußte, daß die Sandbank nur bei stillem Wasser passirt werden konnte. Am Freitag, den 2. August, verschwand er auf einmal in nördlicher Richtung.

Am darauffolgenden Sonntage waren die Offiziere am Lande zum Genusse ihrer gewöhnlichen Erholungsstunden. Mit Vermeidung des geringsten Anscheins ungewöhnlicher Vorbereitungen gab Capitain Perry ihnen heimlich den Befehl, sich an Bord ihrer Fahrzeuge zu verfügen und nach der Sandbank zu segeln. Dieser Befehl wurde sogleich vollzogen und gegen 2 Uhr Nachmit-

Digitized by Google

tags war der Lawrence bereits auf die Stelle gezogen, wo wie bekannt das tiefste Wasser war. Die Kanonen wurden, geladen wie sie waren, ausgeschifft und an der Bucht gelandet; zwei große Boote, die für diesen Zweck eingerichtet waren, wurden zur Seite gezogen und die Arbeit des Hebens der Brigg ging so schnell wie möglich vorwärts. Gewichtige Balken waren durch die vorderen und hinteren Stückpforten gehoben und als die Boote mit der Wasserfläche gleich gesenkt waren, so wurden die Enden der Balken auf Blöcke gelegt, welche von den schwimmenden Unterlagen unterstützt waren. Die Pflöcke wurden nun in den Booten befestigt und das Wasser ausgepumpt. Durch diesen Prozeß wurde die Brigg vollkommen zwei Fuß gehoben, obgleich sie immer noch zu viel Wasser zog, als sie auf die Sandbank kam. Es war deßhalb nothwendig, die Boote auf's neue zu versenken und die Balken noch einmal aufzublocken. Während dieser Arbeit verging die Nacht.

Die Schooner hatten die Sandbank passirt und lagen außerhalb vor Anker, wo in aller Eile Vorbereitungen zum Empfang eines Angriffs getroffen wurden. Ungefähr um 8 Uhr Morgens erschien der Feind wiederum; der Lawrence passirte gerade zu dieser Zeit die Bank. Eine entfernte kurze und unbedeutende Canonade erfolgte, die wenigstens den Zweck hatte, den Feind vom Einlaufen abzuhalten. Sobald der Lawrence auf tiefem Wasser war, wurden die Kanonen wieder aufgezogen, eben so schnell

Digitized by Google

bemannt als aufgeführt und eine volle Ladung auf das britiſche Geſchwader abgefeuert. Zum Glücke paſſirte der Niagara beim erſten Verſuche die Sandbank und noch vor Einbruch der Nacht waren alle Fahrzeuge zum Dienſte bereit, ſo weit es die Umſtände erlaubten. Aber der Feind blieb blos eine halbe Stunde lang und ſegelte dann mit vollen Segeln den See hinauf.

Dies trug ſich am 4. Auguſt zu und am 5. ſegelte Capitain Perry, um ſeinen Feind aufzuſuchen, nachdem er eine Abtheilung Soldaten und Freiwilliger an Bord genommen hatte. Er lief vor Long Point, beſtrich eine große Strecke des canadiſchen Ufers und kehrte am 8. nach Erie zurück. Hier nahm er Vorräthe ein und war eben daran den See hinauf zu ſegeln, als die Nachricht eintraf, daß der Transport unter Lieutenant Elliott, welcher von unterhalb geſchickt wurde, wie früher erwähnt, zu Cataraugus auf ſeinem Wege zur Verbindung mit dem Geſchwader angekommen ſei. Sogleich wurde ein Schiff zur Aufnahme dieſer erwünſchten Verſtärkung abgeſendet. Bald nach deren Ankunft wurden die Beſtallungen, welche ſchon einige Zeit vorher ausgefertigt worden waren, von unterhalb erhalten. Durch dieſen hierdurch bewirkten Wechſel war Mr. Elliott nun Schiffsmeiſter und Commandeur und die Meſſrs. Holdup, Packett, Yarnall, Edwards und Conklin zum Lieutenantsrange erhoben. Jedoch hatten die meiſten dieſer Herren ſchon einige Monate lang als ſolche agirt.

Digitized by Google

Das amerikaniſche Geſchwader beſtand nun aus dem Lawrence, von 20 Kanonen, unter Capitain Perry; dem Niagara, von 20 Kanonen, unter Capitain Elliott; der Caledonia, von 3 Kanonen, unter Mr. M'Grath, einem Zahlmeiſter; dem Ariel, von 4 Kanonen, unter Lieutenant Packet; dem Trippe, von einer Kanone, unter Lieutenant Smith; der Tigriß, von einer Kanone, unter Lieutenant Conklin; dem Somers, von 2 Kanonen, unter Mr. Almy; dem Scorpion, von 2 Kanonen, unter Mr. Champlin; dem Ohio, von einer Kanone, unter Mr. Dobbins, und dem Porcupine, von einer Kanone, unter Mr. Senatt. Am 18. Auguſt ſegelte es von Erie ab, und einige Tage ſpäter jagte es in der Nähe von Sandusky einen feindlichen Schooner, der beinahe genommen wurde.

Das Geſchwader kreuzte nun einige Tage in der Nähe des Eingangs der Straße, als Capitain Perry von dem auf dieſen Gewäſſern häufigen Fieber befallen wurde, und bald darauf liefen die Fahrzeuge in einen Hafen zwiſchen mehreren Inſeln in nicht großer Entfernung, welcher Put-in-Bay genannt wird.

Hier wurden einige Verſetzungen vorgenommen. Mr. Smith ging auf den Niagara und Mr. Holdup auf den Trippe; Mr. M'Grath ging ebenfalls auf den Niagara und Mr. Turner übernahm den Befehl über die Caledonia. Der Ohio wurde auf Dienſt der See hinunter geſchickt

Das Geſchwader lag noch in But-in-Bay, als am

Digitized by Google

10. September bei Tagesanbruch die feindlichen Schiffe in Nord-West von dem Mastkorb des Lawrence entdeckt wurden. Das Signal zum Segeln wurde sogleich allen Schiffen gegeben. Ein leichter Wind kam aus Süd-West, und man hatte keinen anderen Weg, dem Feinde den Wind abzugewinnen, welches wegen der besonderen Bewaffnung der größten der amerikanischen Schiffe eine sehr wichtige Sache war, als bei Umgehung einiger kleinen Inseln, die im Wege lagen. Da man glaubte nicht genug Zeit dazu zu haben, obgleich die Boote zum Ziehen vorausgeschickt worden waren, so sollte eben das Signal zum Wenden gegeben werden, um auf die Windabseite der Inseln in der Absicht zu gehen, dem Feinde den Vortheil zu überlassen, als sich der Wind nach Süd-Ost drehte. Hierdurch gelang es dem amerikanischen Geschwader, die Inseln in der gewünschten Richtung zu passiren und den Wind zu gewinnen. Als der Feind sahe, daß die amerikanischen Fahrzeuge sich vom Lande wegzogen, so stellte er sich gegen den Wind, mit dem Vordertheil seiner Schiffe in einer Linie nach Westen gerichtet. Dies war ungefähr um 10 Uhr Morgens. Die beiden Geschwader waren zu dieser Zeit gegen drei französische Meilen von einander entfernt, der Wind stand immer noch nach Süd-Ost und wehte stark genug. Nachdem man den Engländern bis auf ungefähr eine französische Meile nahe gekommen war, wo man die Schlachtlinie des Feindes in besseren Augenschein nehmen

Digitized by Google

konnte, gab Capitain Perry, da die anführenden Schiffe seines Geschwaders zum Anrufen nahe waren, denselben eine neue Ordre zum Angriff. Man hatte nämlich erwartet, daß die Queen Charlotte, das zweite Schiff des Feindes in Hinsicht der Stärke, an der Spitze der Linie sein würde, und deßhalb hatte man den Niagara gewählt, ihr gegenüber zu stehen, indem Capitain Perry sich das Vorrecht eines Commandeurs vorbehielt, das vorzüglichste Schiff des feindlichen Geschwaders selbst anzugreifen; aber da es sich nun zeigte, daß die vermuthete Anordnung nicht getroffen worden war, so wurde der Plan sogleich geändert. Capitain Barclay hatte seine Linie formirt, indem er den Chippeway, unter Mr. Campbell, mit einer Drehkanone bewaffnet, an die Spitze stellte; zunächst stand der Detroit, sein eigenes Schiff; dann der Hunter, unter Lieutenant Bignall; die Queen Charlotte, unter Capitain Finnis; die Lady Prevoſt, unter Lieutenant Commodore Buchan, und der Sittle Belt zu hinterſt in genannter Ordnung. Zum zweckmäßigen Angriff dieſer Linie wurde nun der Ariel von 4 langen Zwölfern an die Spitze geſtellt, und der Scorpion, von einer langen und einer kurzen Kanone zum Drehen, ihm zunächſt; der Lawrence, unter Capitain Perry folgte, indem ſich die eben genannten Schooner, welche keine Quarters hatten, nahe an deſſen Wetterbug hielten. Hinter dieſem folgte die Caledonia, unter Lieutenant Turner und auf dieſe der Niagara, unter Capitain Elliott. Dieſe Fahr-

Digitized by Google

zeuge waren sämmtlich zur Zeit auf dem Platze, aber die anderen leichten Fahrzeuge waren mehr oder weniger entfernt und bemühten sich ihre Stellungen einzunehmen. Die Schlachtordnung in Betreff dieser Fahrzeuge befahl der Tigreß hinter dem Niagara einzufallen, worauf der Somers, der Porcupine und Trippe der Reihe nach zu folgen hatten. *)

Bei dieser Zeit war der Wind sehr schwach geworden, aber die anführenden Schiffe befanden sich auf ihren Stationen, während die übrigen sich bemühten, so schnell wie möglich anzuschließen. In diesem Augenblick bildeten die englischen Schiffe einen sehr imponirenden Aufzug, dessen Anblick als ebenso schön wie kriegerisch geschildert worden ist Ihre Linie war wohl verbunden, die Vordertheile der Schiffe immer noch gegen Süden und Westen gerichtet; ihre Flaggen entfalteten sich gerade im Winde; die Schiffe waren frisch angemalt und sämmtliche Segel neu und vollkommen. Die amerikanische Linie

*) Weil keiner der commandirenden Offiziere in ihren bekannt gewordenen offiziellen Briefen seine Schlachtordnung angegeben hat, so ist es schwierig, die Stellung einiger der kleinen Fahrzeuge auszufinden. Nach einigen Angaben soll die Lady Prevoft zwischen dem Detroit und der Queen Charlotte gestanden haben, nach anderen der Hunter. Man glaubt, daß die letztere Angabe die richtige sei. Auf der andern Seite stellen einige Angaben den Somers und andere die Tigreß hinter den Niagara. Das Faktum ist an sich unbedeutend und deßhalb ist die am gegründetsten scheinende Angabe hier angenommen worden.

Digitized by Google

war mehr ausgedehnt. Die Schlachtordnung zwang sie sich auf Taulänge von einander entfernt zu formiren, aber die hinteren Schooner konnten sich den vorderen Fahrzeugen nicht dicht genug anschließen, ehe eine geraume Zeit verging, indem diese schneller segelten und leichtere Segel hatten.

Einige Minuten vor 12 Uhr schoß der Detroit eine 24 Pfund Kugel auf den Lawrence ab, der sich gerade auf dessen Wetterseite in der Entfernung zwischen einer und zwei Meilen befand. Capitain Perry passirte nun durch das Sprachrohr eine Ordre den hintern Schiffen entlang, daß die Linie sich in der vorgeschriebenen Ordnung anschließe und bald darauf ward dem Scorpion zugerufen, das Feuer mit seiner langen Kanone zu eröffnen. In diesem Augenblick näherten sich die amerikanischen Fahrzeuge in schiefer Richtung den englischen, so daß natürlich jene in Front dem Feinde näher waren, als die des Nachtrabs, nur mit Ausnahme des Ariel und Scorpion, welchen beiden Schooner befohlen war, sich windwärts vom Lawrence zu halten. Da die Bewaffnung des Detroit in langen Kanonen bestand, so bewies Capitain Barclay sein gutes Urtheil, indem er das Gefecht auf diese Art anfing, und in kurzer Zeit wurde das Feuer zwischen diesem Schiffe und dem Lawrence mit den beiden Schooner an der Spitze der amerikanischen Linie sehr lebhaft. Einige Minuten später eröffneten auch die hinteren Fahrzenge ihr Feuer und das Gefecht wurde

Digitized by Google

allgemein, aber entfernt. Der Lawrence schien jedoch das Hauptaugenmerk des Feindes zu sein, denn bald nach dem Beginn der Canonade richteten der Detroit, der Hunter und die Queen Charlotte beinahe ihre vereinten Kräfte gegen ihn. Die amerikanische Brigg versuchte zum nahen Gefecht zu kommen, und es gelang ihr auch, sich auf Kartätschenschußweite zu nähern, obgleich sie nicht ohne bedeutenden Schaden dabei wegkam. Die Unterstützung der beiden voran segelnden Schooner, welche gut geleitet wurden, war zu dieser Zeit sehr wichtig, denn die hinteren Fahrzeuge, obgleich sie in der Linie waren, konnten ihrer Stellung und der Entfernung wegen nur wenig zur Ablenkung des Feuers dienen. Nachdem das Feuer einige Zeit gedauert hatte, rief der Niagara die Caledonia an und befahl ihr Raum zu machen, damit die Brigg vorwärts dringen könne. Mr. Turner führte sein Steuer mit größter Kühnheit und näherte sich dem Feind so lange, bis er dessen Linie vielleicht noch näher war, als das commandirende Schiff, und unterhielt ein so heftiges Feuer, als seine geringe Bewaffnung erlauben wollte. Der Niagara war nun das nächste Fahrzeug hinter dem Lawrence.

Als eine natürliche Wirkung der Canonade mußte der Wind die Kraft verlieren und daher war die Luft beinahe zwei Stunden lang sehr ruhig. Während dieser ganzen Zeit war die Kraft des feindlichen Feuers gegen den Lawrence gerichtet; selbst die Queen Charlotte, nach-

Digitized by Google

dem sie die Segel gebraßt hatte, passirte den Hunter und legte sich am Stern des Detroit, wo sie eine verheerende Canonade gegen dieses, dem Unglück geweihte Schiff fortsetzte. Die Wirkung dieses vereinten Angriffs war, nebst dem großeu Blutvergießen an Bord des Lawrence, daß dieses Schiff beinahe wehrlos wurde, und als nach Verlauf von zwei und einer halben Stunde, nach Capitain Perry's Bericht, die britischen Schiffe gebraßt hatten und der Wind an Stärke zunahm, segelten die beiden Geschwader langsam vorwärts, während der Lawrence unvermeidlich zurück und zum Theil aus dem Gefecht blieb. In diesem Augenblick nahm der Niagara eine westliche Richtung, in kurzer Entfernung windwärts vom Lawrence, nach der Spitze der feindlichen Linie steuernd, und der Caledonia folgte auf der Windabseite.

Die hintern Fahrzeuge waren nicht müßig gewesen, sondern sämmtlich, theils durch Segeln, theils durch Rudern, in Schußweite gekommen und hatten sich allmählig angeschlossen, obgleich nicht in der vorgeschriebenen Ordnung. Es schien, als wenn der hintere Theil der Linie sich gegen den Feind geneigt habe, indem der Trippe, unter Lieutenant Holdup, dem Caledonia so nahe gekommen war, daß letzterer ein Boot an ihn abschickte, um sich mit Patronen zu versehen.

Capitain Perry, der sich nun auf einem Schiffe befand, das durch die erhaltenen Beschädigungen beinahe unbrauchbar geworden, und sich aus dem Treffen zurückziehen mußte, be-

Digitized by Google

stieg deßhalb ein Boot und ruderte nach dem Niagara, an dessen Bord er ungefähr um halb 3 Uhr anlangte. Bald darauf wurde die Flagge vom Lawrence abgenommen, indem dieses Schiff buchstäblich ein Wrack war.

Nach einer kurzen Berathung der Capitaine Perry und Elliott, erbot sich der letztere freiwillig, das Boot des ersteren zu nehmen und die kleinen Fahrzeuge, welche schon lebhaft fochten, dem Feinde noch näher zu führen. Dieser Vorschlag wurde angenommen nnd Capitain Elliott ruderte nun die Linie hinunter, passirte sämmtliche kleine Fahrzeuge und befahl ihnen, sich dem Feinde bis auf Pistolenschußweite zu nähern und sobald sie die gewünschte Stellung eingenommen hätten, Trauben- und Kartätschenkugeln zu werfen. Er selbst begab sich an Bord des Somers und übernahm den Befehl über diesen Schooner.

Als der Feind die Flagge des Lawrence herabkommen sah, glaubte er mit Zuversicht, daß er den Sieg errungen habe. Seine Leute erschienen über den Brustwehren der verschiedenen Fahrzeuge und erhoben ein dreimaliges Freudengeschrei. Es scheint in der That, daß das Feuern, wie mit gegenseitiger Uebereinkunft, einige Minuten lang gänzlich eingestellt wurde, während welcher Zeit sich beide Parteien zu einem letzten verzweifelten Versuch vorbereiteten. Der Wind hatte sich verstärkt und die Stellung des Niagara, welche Brigg nun dem anführenden englischen Schiffe quer gegenüber lag, war gebietend, während

Digitized by Google

die Kanonenboote im Hinterhalt, des zunehmenden Windes wegen, sich sehr schnell nähern konnten.

Fünfundvierzig Minuten nach 2 Uhr, oder nachdem den Kanonenbooten Zeit gegeben war, den erwähnten Befehl zu erhalten, zeigte Capitain Perry vom Niagara das Signal zum nahen Gefecht und eilte vorwärts, unter seinem Vordersegel, Topsegeln und Topgallantsegel. Indem die amerikanischen Fahrzeuge die beantwortenden Flaggen aufzogen, wurde dieser Befehl mit dreimaligem Hurrah! empfangen und mit Schnelligkeit und Eifer ausgeführt. Der Feind versuchte nun zu wenden, um frische volle Lagen geben zu können, und brachte dadurch seine Linie in Verwirrung, so daß die beiden Schiffe, auf eine kurze Zeit, sich in einander verwickelten, während die Lady Prevost, so weit aus ihrer Stellung gekommen war, daß sie nun auf der westlichen und zugleich Windabseite des Detroit lag. In diesem kritischen Augenblick kam der Niagara mit stetem Laufe bis auf halben Pistolenschuß näher, indem er den Chippeway und die Lady Prevost auf der einen Seite, und den Detroit, die Queen Charlotte und den Hunter auf der anderen Seite hatte. Während er sie passirte, gab er ihnen seine vollen Lagen, Steuerbord und Backbord, lief ihnen dann voraus, drehte sich quer bei deren Bug und eröffnete ein anhaltendes nahes und mörderisches Feuer. Das Geschrei vom Detroit bewies, daß sich das Glück der Schlacht gewendet habe. In demselben Momente warfen die Kanonenboote und

Digitized by Google

die Caledonia schnelle Ladungen von Trauben und Kartätschen. Ein so nahes und mörderisches Treffen konnte unmöglich von langer Dauer sein. In 15 oder 20 Minuten, nachdem der Niagara herbei gekommen war, passirte der Zuruf den kleinen Fahrzeugen entlang, daß der Feind die Flagge gestrichen habe, und ein Offizier von der Queen Charlotte erschien auf dem Taffrel dieses Schiffes und wehte mit einem weißen Schnupftuche, das an einem Enterhaken befestigt war.

Sobald der Rauch sich vertheilt hatte, erblickte man beide Geschwader zum Theil unter einander gemischt. Der Niagara lag windabwärts vom Detroit, der Queen Charlotte und dem Hunter, und die Caledonia, nebst einem oder zwei Kanonenbooten, war zwischen ihnen und der Lady Prevost. Am Bord des Niagara wehte immer noch das Signal zum nahen Treffen, während die kleinen Fahrzeuge trotzig ihre beantwortenden Flaggen trugen. Der Little Belt und Chippeway versuchten windabwärts zu entkommen, aber sie wurden bald von dem Scorpion und Trippe wieder eingebracht; der Lawrence lag im Hinterhalt und windwärts mit der wieder aufgezogenen amerikanischen Flagge. Das Treffen hatte gegen Mittag begonnen und endigte um 3 Uhr, mit der Ausnahme einiger Schüsse nach den beiden Fahrzeugen, welche zu entkommen suchten und erst eine Stunde später eingeholt wurden.

In diesem entscheidenden Treffen litten die beiden

Digitized by Google

Geschwader in beinahe gleichem Grade, so weit es die Mannschaften betrifft. Die Art, in welcher der Lawrence zerfetzt war, ist beinahe ohne Beispiel im Seekriege. Es ist bekannt, daß dieses Schiff, als Capitain Perry es verließ, nur noch eine einzige Kanone auf der Steuerbordseite, oder auf der Seite, mit welcher es kämpfte, besaß, die gebraucht werden konnte, und man sagt, daß dieser tapfere Offizier in Person geholfen habe, als sie zum letzten Male abgefeuert wurde. Von der Mannschaft waren 22 Mann geblieben und 61 meistens schwer verwundet. Als Capitain Perry es mit 4 Leuten desselben verließ, blieben nur noch 15 Unverletzte an Bord zurück. Der Niagara hatte 2 Todte und 25 Verwundete oder ungefähr den vierten Theil aller Kämpfenden. Die anderen Fahrzeuge litten im Verhältniß weniger. Der Caledonia, unter Lieutenant Turner, obgleich er im heftigsten Gefecht und durchaus ohne Quarters war, hatte 3 Verwundete; der Trippe, unter Lieutenant Holdup, *) der eine Zeitlang eben so hitzig kämpfte und ebenfalls ohne Quarters war, hatte 2 Verwundete; der Sommers, unter Mr. Almy, gleichfalls; der Ariel, unter Lieutenant Packett, hatte einen Todten und 3 Verwundete; der Scorpion, unter Mr. Champlin, hatte 2 Todte, darunter befand sich ein Cadet; auf der Tigreß, unter Lieutenant Conklin, und dem Porcupine, unter Mr. Senatt, war

*) Jetzt Capitain Holdup Stevens.

Digitized by Google

Niemand verletzt worden. Der ganze Verlust des Geschwaders belief sich auf 27 Todte und 96 Verwundete, oder zusammen 123 Mann, unter welchen sich 12 Offiziere befanden. Schon vor dem Gefecht waren, auf den verschiedenen Schiffen, über 100 Mann dienstunfähig, da die Cholera morbus und die Ruhr im Geschwader ausgebrochen war. Capitain Perry selbst litt noch an einer Schwäche von seinem neulichen Fieberanfall und konnte kaum diensttauglich genannt werden, als er mit dem Feinde zusammentraf, — ein Umstand, der seinen persönlichen Leistungen bei diesem denkwürdigen Ereigniß, einen viel höheren Werth giebt. Unter den Todten der Amerikaner befand sich der Lieutenant Brooks, commandirender Offizier der Marinesoldaten, und die Messrs. Laub und Clark, Cadetten; unter den Verwundeten, die Messrs. Yarnall und Forrest, erster und zweiter Lieutenant des Lawrence, Mr. Taylor dessen Segelmeister, und die Messrs. Swartwout und Clarton, Cadetten. Mr. Edwards, der zweite Lieutenant des Niagara, und Mr. Cummings, einer der Cadetten dieses Schiffes, waren ebenfalls verwundet worden.

Zwei volle Stunden war die ganze Gewalt des feindlichen Feuers gegen den Lawrence gerichtet gewesen, und da das Wasser ruhig war, so hatte es bereits große Zerstörung angerichtet, ehe die Karthaunen der amerikanischen Fahrzeuge in Anwendung gebracht werden konnten. Wäh-

Digitized by Google

rend eines großen Theiles dieſes Zeitraums wurden die Anſtrengungen des Feindes nur wenig abgelenkt, außer durch das Feuer der beiden anführenden Schooners, von denen einer ganz zu Anfang ſchon (der Ariel) eine Kanone durch Zerſpringen einbüßte, der zwei langen Kanonen der Briggs und der zwei langen Kanonen des Caledonia. Obgleich nun der Feind durch dieſes Feuer ohne Zweifel Schaden litt, ſo war es doch nicht nach einem einzelnen Gegenſtand gerichtet, wie das der Engländer, welche zu glauben ſchienen, daß, mit der Zerſtörung des commandirenden amerikaniſchen Schiffes, ſie zu gleicher Zeit auch den Sieg gewinnen müßten. Es iſt wahr, daß die Karthaunen auf beiden Seiten ſchon früher, als angegeben, während des Treffens gebraucht wurden, aber man hat guten Grund zu glauben, daß ſie in den erſten Stunden nur wenig ausrichteten. Als ſie zu wirken anfingen, war der Lawrence, wenn man den Caledonia ausnimmt, das dem Feinde nächſte Fahrzeug und wurde nothwendiger Weiſe deſſen Ziel, während die Wirkſamkeit ſeiner Batterie ſchon ſehr geſchwächt war. Als eine Folge dieſer beſonderen Umſtände wurden die Bollwerke des Steuerbords beinahe zertrümmert, und ſelbſt die des Backbords waren bedeutend beſchädigt, da viele der ſchweren Kugeln des Feindes in die beiden Seiten einſchlugen, während eine jede Kanone der im Kampf begriffenen Batterien zuletzt untauglich wurde. Obgleich die Art, in welcher der Bon Homme Richard und der Eſſex mitgenommen

Digitized by Google

wurden, mit Recht vielseitig besprochen worden ist, so hatte doch keines dieser Schiffe verhältnißmäßig in einem solchen Grade gelitten, wie der Lawrence. So sehr auch diese Fahrzeuge sich ausgezeichnet hatten durch die unerschütterliche Entschlossenheit, mit welcher sie dem gegen sie gerichteten mörderischen Feuer widerstanden, so übertraf diese dennoch nicht der an Bord des Lawrence bewiesenen, und es muß bemerkt werden, daß dessen Leute, welche erst eine so kurze Zeit gemeinschaftlich denselben Dienst versahen, sich während der ganzen Dauer des Treffens mit einer Veteranen würdigen Festigkeit und Disciplin benahmen.

Der Niagara litt zwar in einem viel geringeren Grade, aber dennoch würde dessen Verlust an sieben und zwanzig Todten und Verwundeten von einer Schiffsmannschaft, die nur wenig mehr als einhundert Kämpfer zählte, unter gewöhnlichen Umständen als verhältnißmäßig bedeutend gehalten werden. Weder der Niagara, noch irgend eines der kleineren Fahrzeuge, hatten im Rumpfe, in den Rahen und Segeln ungewöhnliche Beschädigungen erhalten, indem der Feind einen so großen Theil seiner Anstrengungen gegen den Lawrence richtete und sobald zum Schweigen gebracht wurde, als jene Brigg und Kanonenboote am Ende des Treffens, ihre ihn der Länge nach bestreichenden Stellungen eingenommen hatten.

Der von den Engländern erlittene Schaden war mehr

Digitized by Google

vertheilt, obgleich unter solchen Umständen ansehnlich. Nach dem offiziellen Bericht des Capitain Barclay verloren seine Fahrzeuge ein und vierzig Todte und vier und neunzig Verwundete, also im Ganzen ein hundert und fünf und dreißig Mann, zwölf Offiziere mit eingerechnet, genau dieselbe Zahl des Verlustes der Amerikaner. Es ist kein Bericht veröffentlicht worden, der den Verlust der einzelnen Schiffe besonders angiebt, aber der Detroit verlor unter den Todten den ersten Lieutenant; der Commandeur, Capitain Barclay, und der Zahlmeister waren verwundet. Capitain Finnis von der Queen Charlotte war ebenfalls geblieben und der erste Lieutenant verwundet. Der commandirende Offizier und der erste Lieutenant von der Lady Prevost befanden sich unter den Verwundeten, wie auch die Commandeure vom Hunter und Chippeway. Ihre sämmtlichen Schiffe waren in Rumpf und Segeln ziemlich beschädigt, die Queen Charlotte verhältnißmäßig am bedeutendsten. Ueberdies verloren der Detroit und die Queen Charlotte, zwei Tage nach dem Treffen, in einem Sturme ihre Masten, als sie in Put-in-Bay vor Anker lagen.

Es ist nicht leicht, ein richtiges Verhältniß der Stärke der feindlichen Geschwader zu einander bei dieser Gelegenheit aufzustellen. Unter gewissen Umständen würden die Amerikaner materiell den Vorrang gehabt haben, während der Feind in anderer Hinsicht den Vortheil in vielleicht

Digitized by Google

gleichem Grade besaß. Die Umstände, unter welchen das Treffen wirklich geliefert wurde, machten die gegenseitigen Vortheile und Nachtheile beinahe ganz gleich, indem die Schwäche des Windes die beiden stärksten der amerikanischen Fahrzeuge verhinderte, aus der besonderen Art ihrer Wirksamkeit, ausgenommen zu Ende des Treffens, Nutzen zu ziehen, hingegen der Bewaffnung des Detroit ganz besonders günstig war, während wiederum die Ebenheit der Wasserfläche die leichten amerikanischen Fahrzeuge, sobald sie in die gehörige Nähe kommen konnten, sehr wirksam machte. Nach glaubwürdigem Zeugniß war der Detroit ein schwereres und stärkeres Schiff, als irgend eine der amerikanischen Briggs, und die Queen Charlotte bewies, daß sie ein viel besseres Fahrzeug sei, als man erwartet hatte; auch die Lady Prevost war ein großer, für den Krieg tauglicher Schooner. Es war vielleicht ein Unglück für den Feind, daß die Bewaffnung dieser beiden Schiffe den Umständen nicht angemessen war, welche die Wirksamkeit des Detroit begünstigten, indem dadurch die Einheit seiner Bemühungen zerstört wurde. Kurz, es scheint, daß das Treffen, beinahe während der Hälfte seiner Dauer, was die Wirksamkeit betrifft, mit den langen Kanonen der beiden Geschwader geliefert wurde. Dies war für den Detroit und die amerikanischen Kanonenboote besonders günstig, während die letzteren den Vortheil des ruhigen Wassers, aber auch den Nachtheil hatten, daß sie keine Quarters besaßen. Die Seiten

Digitized by Google

des Detroit, welche von ungewöhnlicher Stärke waren, waren mit Kugeln angefüllt, welche nicht durchdrangen.*)

In Betreff der Anzahl der Mannschaft beider Geschwader konnte wohl kein großer Unterschied stattfinden. Mr. Yarnall, der erste Lieutenant auf dem Lawrence, bezeugte vor einem Untersuchungsgerichte im Jahr 1815, daß die Brigg, zu welcher er gehörte, nur „einhundert und einunddreißig Männer und Knaben von jeder Art," an Bord gehabt habe, und daß von diesen nur einhundert und drei zum Gefecht tauglich gewesen wären. Der Niagara war fast in derselben Lage. Ein Theil der Mannschaften sämmtlicher Fahrzeuge gehörte zu der Miliz, und ohne eine bedeutende Anzahl Freiwilliger aus der Armee, hätte das Gefecht in der That gar nicht geliefert werden können. Die Engländer waren ebenfalls nicht besser daran, denn sie hatten eine bedeutende Anzahl Soldaten an Bord, obgleich diese Leute bei ruhigem Wasser und unter den damaligen Umständen wohl eben so brauchbar waren, als wirkliche Matrosen. Einen besonderen Nachdruck legte man zu jener Zeit darauf, daß ein Theil der britischen Mannschaften aus Provinzialen bestanden habe; aber die Geschichte dieses Continents hat

*) Die Backbordseite des Detroit soll so viele Kugeln und außerdem noch so viele Merkmale derselben enthalten haben, daß deßhalb die Güte des amerikanischen Pulvers in Zweifel gezogen worden ist. Es ist jedoch möglich, daß die Ursache in der Entfernung lag, welche eine geraume Zeitlang für Karthaunen zu groß war.

Digitized by Google

zahlreiche Beispiele aufzuweisen, daß Leute ihres Charakters Schlachten gewonnen haben, welche wohl den Ruhm ihres Mutterlandes erhöhen halfen, aber ihnen selbst keinen Vortheil gewährten. Die rüstigen Grenzbewohner der amerikanischen Seen sind eben so fähig, Strapatzen zu ertragen, als bereit zum Kampfe und eben so muthig in der Schlacht, als die Seeleute irgend einer Marine der Welt. Alles was sie bedürfen, sind gute Anführer und diese scheinen die Engländer im Capitain Barclay und seinen Untergebenen besessen zu haben.

In seinem Schlachtbericht lobte Capitain Perry das Betragen des Capitain Elliot, des zweiten nach ihm im Commando, des Mr. Turner, der den Caledonia commandirte, und der Offiziere seines eigenen Schiffes. Eben so belobte er die Offiziere des Niagara, den Mr. Packett vom Ariel und den Mr. Champlin vom Scorpion. Man ist jetzt überzeugt, daß die Uebergehung der Namen von den Commandeuren der Kanonenboote im Hintertreffen, nur zufällig geschahe. Es scheint, daß diese Fahrzeuge im Allgemeinen mit großer Tapferkeit geführt wurden. Gegen das Ende des Gefechts wurde der Caledonia und einige der Kanonenboote in der That mit einem Muthe geleitet, der, wenn man deren gänzlichen Mangel an Quarters bedenkt, an Tollkühnheit grenzte. Es ist bekannt, daß sie dem Feinde, als er die Flagge strich, auf den Anruf nahe gekommen waren und wirklich angerufen wurden. Die Trauben- und Kartätschenkugeln, welche

Digitized by Google

der Niagara und die Schooner während den letzten zehn Minuten des Gefechtes warfen, und welche den Feind verfehlten, rasselten durch die Raaen der freundlichen Schiffe, die sich gegenüber lagen und bestrichen die Engländer der Länge nach von hinten und von vorn.

Capitain Perry wurde zu jener Zeit, wegen der Art, in welcher er sein Geschwader in das Treffen brachte, getadelt, weil er hätte warten sollen, bis seine Linie formirt war, damit die kleinen Fahrzeuge zum Angriff kommen konnten. Man pflegt zu sagen, daß „ein Offizier selten schlimmer in ein Gefecht ging, oder besser aus demselben herauskam." Die Wahrheit wird zu oft der Antithese geopfert. Die Art des Angriffs scheint vom Feinde als scharfsinnig anerkannt worden zu sein, eine Meinung, die für dieselbe spricht. Die Schwäche des Windes war für die Amerikaner, während sie sich in schräger Richtung annäherten, ganz besonders ungünstig, aber daß er sich gänzlich legen würde, konnte nicht vorausgesehen werden. Die Kürze der Entfernungen auf dem See machte eine Flucht so leicht, daß kein Commandeur, der ein Gefecht wünschte, entschuldigt werden könnte, wenn er auf diesen Grund hin gezaudert hätte. Die Schlachtlinie war in hohem Grade verständig, indem die Art, in welcher der Lawrence von dem Ariel und dem Scorpion unterstützt wurde, einfach und sinnreich war. Indem man auf die Spitze der Linie des Feindes lossteuerte, wurde dieser verhindert durch Umdrehen den

Digitized by Google

Wind zu gewinnen, und als Capitain Elliot mit dem Niagara dieses Manöver nachahmte, erhielt das amerikanische Geschwader dadurch eine sehr gebietende Stellung, welche Capitain Perry auch sogleich benutzte. Mit einem Worte, der amerikanische Commandeur scheint seinen Plan mit Geschicklichkeit und Verstand angelegt zu haben, und in allen Stücken, worin er nicht gelang, war dies nur Folge des Zufalls. Es gab stets nur eine Meinung über die Art, in welcher er seinen Irrthum wieder gut machte, selbst wenn man zugeben will, daß ein Fehler zu Anfang begangen wurde; indem die vereinten Bewegungen des Niagara und der kleinen Fahrzeuge am Ausgang des Treffens, eben so verständig als kühn und entscheidend waren. Das persönliche Benehmen des Capitain Perry während des ganzen Tages verdiente alles Lob*). Als sein Schiff nutzlos geworden war, verließ

*) Die öffentliche Meinung, welche in solchen Dingen gewöhnlich ein schiefes Urtheil hat, denkt sich das bloße Passiren von einem Boote zum andern, während des Gefechts, als eine weit kühnere Handlung, als das Kämpfen auf dem Verdeck eines Schiffes. Dies war der geringste von Perry's Verdiensten. Capitain Elliott befand sich eine viel längere Zeit in demselben Boote und passirte zweimal beinahe die ganze Linie, und Mr. M'Grath verließ den Niagara, um von den anderen Fahrzeugen Kugeln zu holen, noch ehe Capitain Perry den Lawrence verlassen hatte. Ebenso passirte ein Boot zweimal, wenn nicht dreimal, von dem Caledonia zum Trippe, in der Hitze des Gefechts, und es ist wohl möglich, daß auch andere von Fahrzeug zu Fahrzeug abgeschickt

Digitized by Google

er es nicht, um sich aus der Schlacht zurückzuziehen, sondern um sie zu gewinnen, eine Absicht, die vollkommen bewährt wurde und sich mit einem Triumph endete.

Die britischen Schiffe scheinen mit Tapferkeit gefochten zu haben und ergaben sich nur dann, als die Schlacht hoffnungslos verloren war. Das Fallen ihrer verschiedenen Commandeure war entschieden gegen sie, obgleich es nicht wahrscheinlich ist, daß sie den Tag wieder gewinnen konnten, nachdem der Niagara die Spitze ihrer Linie erreicht hatte und die Kanonenboote am Gefecht Theil nahmen. Wenn der Feind einen Fehler beging, so bestand er darin, daß er seinen Curs nicht veränderte, als er zu wenden versuchte, aber es ist ganz wahrscheinlich, daß der Zustand seiner Schiffe die erstere Bewegung nicht zuließ. Es gab einen Augenblick, wo sich der Feind für den Sieger hielt, und selbst einige Minuten, wo die Amerikaner ungewiß waren, obgleich sie niemals verzweifelten; aber nur ein Moment war hinreichend, diese Ge-

---

wurden. Capitain Perry's Verdienst lag in seinem unbeugsamen Entschluß, nicht besiegt zu werden, und in der Art, neue Mittel zum Siege zu finden, wenn die alten nicht mehr glücken wollten. Die von dem Niagara am Ende des Treffens genommene Stellung, die Thatsache, daß er die besten Mittel anwendete, um seinen Verlust zu ersetzen, und die Beweggründe, warum er von dem einen Schiffe auf das andere überging, begründen seine Ansprüche auf Bewunderung. Ohne Zweifel war man persönlicher Gefahr auf allen Booten ausgesetzt, aber die persönliche Gefahr war aller Orten bei dieser Gelegenheit vorhanden

Digitized by Google

fühle zu verändern; er lehrte den Glücklichen die Veränderlichkeit des Glücks und erinnerte den Unterdrückten an die Tugend der Beharrlichkeit *).

Capitain Perry erhielt für sein Benehmen in dieser Schlacht eine goldene Medaille vom Congreß. Ebenso erhielt auch Capitain Elliot eine goldene Medaille. Sämmtliche Offiziere und Mannschaften empfingen Belohnungen und die Nation hat schon längst dieses Treffen als einen ihrer stolzesten Siege auf dem Wasser betrachtet.

Die Folgen des Sieges waren augenblicklich und von hoher Wichtigkeit. Die vier kleinsten der Prisen wurden in Transporte verwandelt, und das amerikanische Geschwader, mit der einzigen Ausnahme des Lawrence, wurde zu demselben Dienste verwendet. Die Engländer hatten Detroit und also auch Michigan geräumt, und am 23. September führte das Geschwader eine Truppenabtheilung von 1200 Mann in die Nähe von Malden, in Ober-Canada, welches sie in Besitz nahmen; am 27. ging Capitain Perry in dem Ariel hinauf nach Detroit, und nahm in Verbindung mit der Armee, auf's Neue Besitz von dieser Stadt. Einen oder zwei Tage später ging

*) Als man vom Detroit Besitz nahm, ging der enternde Offizier in die Cajüte, wo er den Capitain Barcley, zwar leidend an seinen Wunden, aber dennoch stolz und aufgeregt fand. „Wollen Sie meinen Degen holen, Sir?" rief er aus. „Nein, Sir, ich will nur Besitz von dem Schiffe nehmen." „Nun gut, Sir," fuhr Capitain Barcley fort, „ich hätte keinen Sixpence für Ihr Geschwader gegeben, als ich das Verdeck verließ!"

Digitized by Google

Capitain Elliott mit dem Niagara, der Lady Prevoſt, dem Scorpion und der Tigreß auf den St. Clair See, um des Feindes Bagage abzuſchneiden. Am 2. October verſammelte ſich ein Theil der Fahrzeuge an der Mündung der Thames, mit Vorräthen für die Armee, und als die Letzteren vorrückten, ging Capitain Elliott mit dem Scorpion, dem Porcupine und der Tigreß den Strom hinauf, bis er zu einer Stelle gelangte, wo es durch das Ufer des Fluſſes zu gewagt war, die Fahrzeuge dem Feuer der Indianer auszuſetzen. Die Schlacht bei den Moravian-Städten wurde am 5. deſſelben Monats geliefert, in welcher die Wilden eine tüchtige Züchtigung erhalten und beinahe der ganze rechte Flügel der britiſchen Armee in den Canada's die Waffen vor den amerikaniſchen Freiwilligen zu Pferde geſtreckt hatten. Nach dieſem Treffen, welches den größten obern Theil der Provinz in die Hände der Sieger gab, wurden die Fahrzeuge beſchäftigt, die erbeuteten Kriegs- und andere Vorräthe wegzuſchaffen. Am 18. October erließen der General Harriſon und Capitain Perry, welcher Letztere der Schlacht auf dem Lande beigewohnt hatte, vereint eine Proklamation zur beſſern Regierung des beſiegten Territoriums, worin ſie dem Volke die alten Geſetze und Gebräuche und die Rechte des Eigenthums zuſicherten.

Am 23. October transportirte das Geſchwader die Armee des Generals Harriſon nach Buffalo, und am 25. entſagte Capitain Perry dem Commando auf den

Digitized by Google

Ober-Seen zu Gunsten des Capitains Elliot, und verfügte sich nach der Meeresküste. Am 29. November erhielt dieser tapfere und glückliche Offizier die Bestallung als Capitain, welche vom Tage seines Sieges datirt war, und bald darauf ward ihm das Commando über den Java von 44 Kanonen, eine neue Fregatte, welche eben zu Baltimore ausgerüstet wurde, übergeben *).

Zehntes Kapitel.

Fahrzeuge auf dem Stapel. — Briggs werden vom Stapel gelassen. — Vergeblicher Versuch. — Kreuzen der englischen Force. — Fort Oswego. — Erstürmung des Forts. — Verstärkungen. — Brigade von Booten. — Tapfere That. — Der Mohawk vom Stapel. — Kritischer Moment. — Amerikanisches Geschwader. — Blockade von Kingston. — Ein Sturm. — Der St. Lawrence.

Der Winter von 1813—14 wurde in Sacketts-Harbour und Kingston zur Erbauung von Schiffen für den nächsten Sommer und zu gegenseitiger aufmerksamer Bewachung verwendet, damit nicht der Gegner, durch einen coup-de-main gegen die auf dem Stapel befindlichen Fahrzeuge, die Herrschaft auf dem See erlangen

*) Im Marine-Departement befindet sich unter den Acten ein Brief des Capitain Perry, welcher erst ein Jahr lang Commandeur gewesen war, worin er seine Zweifel ausdrückt, diesen Rang über den Köpfen seiner Seniors anzunehmen, und seine Willigkeit, ihren Ansprüchen nachzustehen.

Digitized by Google

möchte. Kingston war außerordentlich befestigt worden, während die Werke im Harbour von geringer Bedeutung waren. Da der See von einem Orte zum andern fest zugefroren war, so daß man mit Schlitten in wenigen Stunden dahin gelangen konnte, so waren die Amerikaner fortwährend gegen einen Ueberfall auf der Hut. Die Vorkehrungen des Com. Chauncey zu diesem Zwecke waren jedoch von der besten Art und flößten dem Feinde so viel Respect ein, daß er den Versuch nie wagte, so sehr er auch zu dem Unternehmen geneigt war.

Im Februar wurden drei Fahrzeuge im Harbour begonnen, eine Fregatte von 50 Kanonen und zwei große Briggs, jede zu zwei und zwanzig Kanonen bestimmt. Da es bekannt war, daß die Engländer sehr bedeutende Unternehmungen im Schiffbau begonnen hatten, so wurde ebenfalls das Holz zu einer zweiten Fregatte bereit gelegt. Com. Chauncey hatte sich nach dem Sitz der Regierung begeben und kehrte erst gegen das Ende des Monats nach dem Harbour zurück, wo er den Capitain Crane, seinen Nächsten im Commando, und Mr. Eckford, den Baumeister, fand, welche während seiner Abwesenheit sehr thätig gewesen waren. Zu Anfang März langten viele Ueberläufer an, und sie kamen alle in ihren Angaben überein, daß das größte Schiff des Feindes, welches im vergangenen Herbst begonnen wurde, kalfatert und gedeckt sei, und daß es zu sechzig Kanonen gebohrt wäre. Ebenso sollte ein drittes Schiff

begonnen worden sein. In Folge dieser Nachricht wurde die Form der ersten amerikanischen Fregatte bedeutend vergrößert. Am 26. März erhielt man die wichtige Nachricht, daß der Feind den Bau eines Zweideckers von ungewöhnlicher Größe wirklich begonnen habe. So stand es denn zu erwarten, daß diese Gewässer des Binnenlandes, auf welchen bisher nichts größeres als Kriegsschaluppen geschwommen hatten, Zeugen der Evolutionen ganzer Flotten werden sollten!

Während des ganzen Winters war die Kränklichkeit im Harbour von dem traurigsten Charakter. Fünf Monate lang standen nie weniger als die Hälfte der Mannschaft des Madison auf der Krankenliste, und der fünfte Theil derselben wurde zu Grabe getragen.

Am 7. April wurde eine der neuen Briggs von Stapel gelassen und erhielt den Namen Jefferson. Doch die Kanonen, welche schon vor zwei Monaten nach New-York abgegangen waren, hatten noch nicht einmal Albany erreicht. Die andere Brigg wurde am 10. vom Stapel gelassen und erhielt den Namen Jones. Jedoch weder Mannschaft noch Kanonen waren bis jetzt für irgend eines dieser Fahrzeuge angekommen. Am 11. April erfuhr man mit Gewißheit, daß der Feind mit allen seinen Schiffen vom vergangenen Jahre im Strome zum Auslaufen bereit liege, und am 14. brachte er seine beiden Fregatten auf das Wasser. Sobald es das Eis erlaubte, wurde die Lady of the Lake abgeschickt, um die Bewe-

Digitized by Google

gungen der Engländer zu beobachten. Da nun gegen das Ende dieses Monats die Operationen auf dem Ontario-See so wichtig wurden und die Entfernungen so groß waren, so wurde Commodore Chauncey seines Commando's auf den Ober-Seen überhoben, und Capitain Sinclair, früher vom Pike, zu seinem Nachfolger ernannt. Zu derselben Zeit wurde Capitain Elliott nach dem Ontario-See geschickt und erhielt das Commando über den Sylph, von welchem Capitain Woolsey auf den Jones versetzt wurde. Die Bewaffnung des erstern Schiffes, welche im vergangenen Sommer als unbrauchbar gefunden war, wurde zu sechzehn Vierundzwanzigpfund Karthaunen in regulärer voller Lage umgeändert und es selbst einer Brigg gleich getakelt.

Am 25. April entdeckte ein Wachtschiff unter dem Commando des Lieutenants Dudley, drei Boote in der Nähe und gab sogleich Feuer auf sie. Die Fremdlinge erwiederten das Feuer nicht, sondern ruderten schnell ab. Nach erhaltener Verstärkung setzte Mr. Dudley ihnen nach, konnte aber nicht wieder mit dieser verdächtigen Partie zusammentreffen. Am nächsten Tage unternahm man eine genaue Nachsuchung und fand auf der Stelle im See, wo die Fremdlinge das Feuer des Wachtschiffes erhalten hatten, sechs Fäßchen mit Pulver, welche paarweise mit Stricken zusammengebunden waren, so daß ein Mann zwei auf einmal auf seinen Schultern forttragen konnte. Sie hatten Zündlöcher und waren ohne Zweifel zum

Digitized by Google

Sprengen der Fregatte bestimmt. Wären aber auch die Abenteurer glücklich in den Schiffraum gekommen, so hätten sie dennoch nichts ausrichten können, indem ein Lieutenant, 2 Kadetten und 10 Mann jede Nacht unter dem Schiffe Wache hielten. Der Madison, dessen Kanonen mit Musketenkugeln geladen waren, lag unter dessen Boden vor Anker. Auch waren doppelte Schildwachen auf den Außenposten aufgestellt und im Wasser lagen Sperrbäume.

Ungefähr um diese Zeit, wo so viel von der Thätigkeit der Bauleute abhing, wurde aus Versehen einer der besten Schiffbauer von einer Schildwache erschossen, und sämmtliche Zimmerleute der Nation, welche vollkommen Herren ihrer Handlungen waren, hörten auf der Stelle zu arbeiten auf. Eine kurze Zeit lang hielt man die unglücklichsten Folgen für unvermeidlich, doch Mr. Eckford's Bemühungen gelang es, mit dem Einfluß des Commodore, die Gefühle dieser Leute zu besänftigen, worauf sie zu ihrer Arbeit zurückkehrten.

Die Herrschaft über den See wurde nun von beiden Seiten für so wichtig gehalten, daß viele Schiffe auf dem Ocean beigelegt wurden, um deren Offiziere und Mannschaften für diesen Dienst zu verwenden, indem der Sold auf Seiten der Amerikaner um 25 Prozent erhöht wurde. Man glaubt, daß der Feind ähnliche Mittel anwendete.

Am 2. Mai lief die amerikanische Fregatte vom Stapel und erhielt den Namen Superior. Eine andere von geringerer Größe wurde nun unverzüglich begonnen. An-

Digitized by Google

fangs Mai langten auch die Kanonen im Harbour an, obgleich die schwersten immer noch ihren Weg wegen der unvollkommenen Schifffahrt auf dem Mohawk und Wood-Flusse nach Oswego zu suchen hatte. Am 4. bemerkte die Lady of the Lake unter Lieutenant Gregory in der Abenddämmerung 6 feindliche Fahrzeuge, welche von Kingston herkamen und nach Amherst-Bay zusteuerten; am 5. erschienen 7 Segel des Feindes in der Nähe von Oswego. Die größten Anstrengungen wurden nun gemacht, um den Pike, Madison, Jefferson, Sylph und Oneida zur Verfolgung absenden zu können, indem diese Fahrzeuge die einzigen waren, welche ihre Bewaffnung besaßen, da die kleinen Schooners ziemlich allgemein als Kreuzer aufgegeben und in Transporte verwandelt worden waren. Man erhielt jedoch vom Capitain Woolsey, der damals auf Dienst in Oswego war, den Bericht, daß sich ganz gewiß eine der neuen Fregatten in dem Geschwader des Feindes befände, und Mr. Gregory brachte die Nachricht ein, daß er dasselbe am Tage zuvor bei den Ducks gesehen habe. Da nun die so große Uebermacht der Engländer eine Schlacht gänzlich bei Seite stellen mußte, so gab Commodore Chauncey seine Absicht auszulaufen, auf.

Die active kreuzende Force unter Sir James Yeo bestand aus dem Prince Regent von 58 Kanonen, unter Capitain O'Conner, dem Flaggenschiff, bewaffnet mit langen, schweren, 68 und 32 Pfund Karthaunen und mit einer Mannschaft von beinahe 500 Mann; der Princeß Char-

Digitized by Google

lotte von 42 Kanonen, unter Capitain Mulcaſter, mit faſt eben ſo ſchweren Kanonen und zwiſchen 3 bis 400 Mann; dem Montreal (früher Wolfe), unter Capitain Downie; dem Niagara (früher Royal George), unter Capitain Popham; dem Charwell (früher Moira), unter Lieutenant Dobbs; dem Magnet (früher Sidney Smith), dem Star (früher Melville), unter Capitain Elqver, und dem Netley (früher Beresford), unter Lieutenant Owens. Es war augenſcheinlich, daß nur ſehr ſchwere Fregatten den größten dieſer Fahrzeuge gegenüber ſtehen konnten.

Capitain Woolſey war nach Oſwego geſchickt worden, um die ſchweren Kanonen, Taue u. ſ. w. für die beiden neuen Fregatten nach dem Harbour zu transportiren. Die meiſten davon waren bei den Fällen, 12 Meilen oberhalb der Stadt, angekommen, wo man ſie der Sicherheit wegen ſo lange ließ, bis die Schooner beladen und einzeln abgeſchickt werden konnten. Der Growler lag gerade zu dieſer Beſtimmung im Fluſſe, als Sir James Yeo, wie oben erwähnt, in der Nähe erſchien. Er beabſichtigte am 5. mit einer Truppenabtheilung einen Angriff zu machen, aber das Wetter veranlaßte ihn, ſein Vorhaben aufzuſchieben. Bei dieſer Gelegenheit wurden einige Schüſſe gewechſelt und der Feind ließ ein oder zwei leere Boote dabei im Stiche. Als am folgenden Tage jedoch die Umſtände günſtig waren, wurde der anfängliche Plan wieder vorgenommen.

Oſwego war damals ein Städtchen von nicht ganz

Digitized by Google

500 Einwohnern und ohne reguläre Befestigungswerke. Als die Colonieen noch zu England gehörten, befand sich jedoch dort ein Fort von einiger Größe, dessen Ruinen auf einer erhöhten Ebene der Landspitze des der Stadt gegenüberliegenden Ufers, standen Die Werke waren zwar ziemlich ausgedehnt, aber niemals sehr stark gewesen. Dieselben bestanden aus einfachen Wällen von Erde, mit Basteien aus demselben Material, trockenen Gräben von geringer Tiefe, einem natürlichen Glacis, Pfahlwerken, Brustwehren und einigen wenigen unbedeutenden Außenwerken. Die amerikanische Regierung hatte sie in Verfall gerathen lassen, und da sie kein Mauerwerk hatten, so waren die Gräben beinahe gefüllt, die Brustwehren abgenutzt, die Pfähle und Pallisaden verfault und selbst das Thor und die Barracken verschwunden. Nachdem der Krieg erklärt worden war, blieben an diesem Punkte oft ganze Regimenter Wochenlang, während ihres Marsches zum Schauplatz des Krieges, da derselbe öffentliches Eigenthum war; und weil er auch als Exercierplatz den Truppen gute Gelegenheit darbot, so war er zu deren temporären Aufenthalt ausgewählt worden. Man hatte zu diesem Zwecke rohe Barracken aufgeführt und auch ein Thor erbaut. Noch einige andere Ausbesserungen mochten wohl vorgenommen worden sein, wie z. B. das Aufstellen eines mangelhaften Pfahlwerks; aber die Gräben und Wälle konnten immer noch an vielen Stellen von einem Reuter passirt werden. Mit kurzen Worten, als ein bloßes Feld-

Digitized by Google

werk und mit einer hinreichenden Besatzung, hätte dieses sogenannte Fort furchtbar werden können; es bot gute Gelegenheit dar zu einer Canonade nach der Einfahrt und beherrschte den Fluß im Verhältniß zu der Zahl der Mannschaft und Kanonen, die sich gerade dort befanden; indessen gegen eine überlegene Force in einem ernsten Gefechte, konnte es von keinem wesentlichen Nutzen sein und nichts wäre leichter gewesen, als es zu erstürmen, denn eine Belagerung war ganz überflüssig. Kurz, nach der eigentlichen Bedeutung des Wortes, war es kein Fort mehr, noch wurde es zu den Befestigungswerken des Landes gerechnet, ja selbst das Recht des Eigenthums war dem Staate New-York übertragen worden.

Zu der nämlichen Zeit, als Sir James Yeo erschien, lag im Fort Oswego ein Bataillon leichter Kavallerie unter dem Obrist-Lieutenant Mitchell, aus 290 schlagfertigen Leuten bestehend. Da die Umgegend in der Entfernung von 40 Meilen wenig besser als eine Wildniß war, so hatte man nur noch einige Milizen einrufen können. Doch eine detaillirte Erzählung des nun folgengenden Ereignisses würde einem anderen Zweig unseres Gegenstandes zu viel Abbruch thun. General-Lieutenant Drummond commandirte die englischen Truppen, und beide Dienstgattungen vereinigt wurden ausgeschifft; ihre Force belief sich nach verschiedenen Angaben von 1000 bis auf 1800 Mann. Die Schiffe eröffneten ein heftiges Feuer und die Landung wurde bezweckt. Obrist-Lieute-

Digitized by Google

nant Mitchell, der nicht ganz 400 Mann und nur zwei brauchbare große Kanonen besaß, empfing den Feind am Ufer und schlug sich mit ihm so lange, als es die Klugheit erlaubte, im Walde und auf der Ebene, worauf er sich nach den Fällen retirirte, indem ein Rückzug nach dem Fort eine Gefangenschaft voraussehen ließ. Wäre dasselbe auch in gutem Zustande gewesen, so hätte es doch nicht weniger als 1000 Mann vor der Erstürmung wegen seiner Größe retten können. Die Vertheidigung, obgleich von Anfang an hoffnungslos, war sehr heftig und der Feind gestand einen Verlust von 59 Mann ein, obgleich man denselben bedeutend größer geglaubt hatte. Die Amerikaner hatten 6 Todte, 38 Verwundete und 25 Vermißte, oder 69 Mann im Ganzen. Lieutenant Pierce und einige anwesende Seeleute mischten sich in die Glieder der Soldaten und fochten mit Tapferkeit. Der Growler, der einzige im Hafen befindliche Transport, wurde versenkt, sobald die Landung bewirkt worden war.

Der Feind blieb zwei Tage in Oswego, wo er den Growler wieder flott machte und mit sich weg führte, also das dritte Mal seit dem letzten Jahre, daß dieses Fahrzeug genommen wurde. Nur wenig Vorräthe wurden in der Stadt gefunden, da dieselben nach dem Befehl des Commodore Chauncey bei den Fällen aufbewahrt worden waren, bis die Fahrzeuge bereit wären sie fortzuschaffen. Im Ganzen zogen die Engländer nur sehr wenigen Vortheil aus diesem Angriff und die Amerikaner erlitten, die

Digitized by Google

Todten und Verwundeten abgerechnet, fast gar keinen Schaden. Die Marine verlor mit dem Growler einige Kanonen, nebst mehreren Kugeln und etwas Tauwerk. Auf Seiten des Feindes wurde der Capitain Mulcaster von der Princeß Charlotte, ein Offizier von großer Tapferkeit, der mit einer Brigade von Seeleuten gelandet war, gefährlich verwundet. Das Benehmen des Orist-Lieutenant Mitchell wurde, als durch Festigkeit und Muth ausgezeichnet, sehr belobt.

Sir James Yeo kehrte nun nach Kingston zurück, landete die Truppen, lief am 19. wieder aus und jagte die Lady of the Lake in den Harbour, vor welchem Orte er mit vier Schiffen und der Brigg erschien, womit er diesen Hafen zum ersten und einzigen Male während des Krieges blockirte. In diesem Augenblick langten viele Vorräthe und einige der leichteren Kanonen, deren Route wegen des Angriffs verändert worden war, zu Lande an, die schweren Kanonen und Taue blieben aber noch im Oswego Flusse.

Gegen Mitte des Monats Mai kamen Verstärkungen an Offizieren und Mannschaften von der Meeresküste an. Der Macedonian war in den Thames beigelegt worden, und Mr. Rodgers, dessen erster Lieutenant, nebst der Mannschaft trafen zwischen dem 11. und 21. ein. Capitain Elliott schloß sich wiederum der Station am 12. an, und Capitain Trenchard am 15. Der Erie, eine neue Kriegsschaluppe, damals bei Baltimore blockirt, wurde

Digitized by Google

ebenfalls beigelegt und dessen Commandeur nebst der Mannschaft war schon einige Zeit vorher eingetroffen und an Bord des Jefferson geschickt worden.

Ungeachtet aller Anstrengungen bei dem Bauen, blieben die Schiffe ohne Kanonen und Taue dennoch nutzlos und die meisten der zu den Fregatten gehörigen mußten noch zu Wasser transportirt werden, weil deren Fortschaffung mit anderen Mitteln wegen ihres Gewichtes und der Schlechtigkeit der Wege, zu kostspielig und zu schwierig war. Capitain Woolsey, der immer noch mit der Besorgung dieses Geschäftes beauftragt blieb, hatte das Gerücht ausgesprengt, daß die schweren Artikel nach dem Oneida See zurückgeschickt werden sollten, und nachdem man hinlängliche Zeit gelassen hatte, in welcher der Feind diese Nachricht hören konnte, wurden die Kanonen über die Fälle gerannt und am 28. Mai bei Sonnenuntergang langten in Oswego 19 Boote an, welche mit 21 langen Zweiunddreißig-Pfündnern, 10 Vierundzwanzig-Pfündnern, 3 Zweiundvierzig Pfund Karthaunen und 10 Ankertauen beladen waren. Als die Wachtschiffe raportirt hatten, daß die Küste sicher sei, ruderte die Brigade von Booten in der Dämmerung aus dem Flusse und erreichte am 29. bei Sonnenaufgang die Mündung des Big Salmon Flusses. Unerklärlicher Weise war eines der Boote verschwunden.

Capitain Woolsey war von einem Detaschement von 130 Büchsenschützen unter dem Major Appling begleitet,

Digitized by Google

und am Big Salmon Fluſſe fand er noch eine Partie Oneida-Indianer, welche man angewieſen hatte, dem Ufer entlang zu folgen. Die Brigade ſetzte nun ihren Weg fort, lief in den Big Sandy Fluß ein, und näherte ſich noch zwei Meilen weiter ihrem Beſtimmungsorte, da man durch die Blockade gezwungen war, die Vorräthe für den übrigen Theil des Weges zu Lande zu transportiren.

Zu dieſer Zeit lag das engliſche Geſchwader einige Meilen von Harbour vor Anker, und das vermißte Boot war in der angeblichen Hoffnung, den ganzen Weg zu Waſſer machen zu können, einſtweilen vorausgegangen. Als es die engliſchen Schiffe erblickte, ruderte es, entweder aus Irrthum oder Verrätherei, gerade auf dieſelben zu, in dem wirklichen oder angenommenen Glauben, daß ſie Amerikaner ſeien. Man glaubt jedoch, daß die Leute im Boote wirklich im Irrthum waren.

Von den Gefangenen erfuhr Sir James Yeo die Lage des übrigen Theils der Brigade. Er hatte drei Kanonenboote auf der Station; auf eines derſelben ſchickte er den Capitain Popham vom Montreal und auf das andere den Capitain Spilsbury, und gab ihnen drei Kutter und ein kleines Boot zur Begleitung. Nachdem ſie getrennt in zwei Partien ohne Erfolg gekreuzt hatten, vereinigten ſie ſich wieder und nach erhaltener Gewißheit, daß die Brigade in den Sandy Fluß eingelaufen ſei, folgten ſie am 30. in der Hoffnung nach, dieſelbe aufzufangen.

Digitized by Google

Major Appling, der von dem Annähern des Feindes Kenntniß hatte, legte seine Scharfschützen von den Indianern unterstützt in den Hinterhalt, ungefähr eine halbe Meile unterhalb der Stelle, wo Capitain Woolsey seine Vorräthe auslud. Der Feind hatte eine Abtheilung Marinesoldaten unter zwei Lieutenants dieses Corps an Bord. Diese nebst einer Partie Seeleute wurden gelandet und die Kanonenboote näherten sich, indem sie dabei Trauben- und Kartäschenkugeln in das Gebüsch warfen, um sich den Weg zu bahnen. Major Appling ließ den Feind ganz nahe kommen, dann aber begrüßte er ihn mit einem heftigen Feuer der Schützen. Der Widerstand war nur schwach und nach Verlauf von zehn Minuten baten die Engländer um Pardon. Der Feind verlor an Todten, einen Seecadetten und 14 Seeleute und Marinesoldaten, an Verwundeten, 2 Marine-Lieutenants und 26 Gemeine. Außer den Verwundeten wurde eine hinreichende Anzahl Gefangener gemacht, um seinen Gesammtverlust auf 186 Mann zu steigern. Von den Booten, welche sämmtlich genommen wurden, führten die drei Kanonenboote Sechsundachtzig-, Vierundzwanzig-, Achtzehn- und Zwölf-Pfund Karthaunen. Unter den Gefangenen befanden sich die Capitaine Popham und Spilsbury, 4 See-Lieutenants und 2 Cadetten. Obgleich sich eine beträchtliche Force in kurzer Entfernung oberhalb, außer dem Bereiche der Büchsen befand, so war das Commando des Major Appling, welches diese schöne That ausführte, kaum an Zahl dem Feinde gleich, und dennoch

Digitized by Google

wurde ihm nur Ein Mann verwundet. Dieser kleine Sieg war die Folge eines Ueberfalls und eines Hinterhalts.

Um eine bessere Idee von dem damaligen Zustand dieser Grenze zu geben und den Beweis von dem Eifer, mit welchem der Dienst versehen wurde, zu liefern, müssen wir erwähnen, daß, als die dem Capitain Woolsey anvertrauten Vorräthe gelandet waren, das Tau einer Fregatte vom Sandy Fluß nach dem Harbour, eine Entfernung von 8 Meilen, von einer Partie Seeleute auf den Schultern getragen wurde.

Da nun die meisten Kanonen für den Superior angekommen waren, so hob der Feind, welcher von allen Bewegungen am Lande unterrichtet war, am 6. Juni die Belagerung auf. Sir James Yeo, der vor Kurzem zwei Briggs zwischen Oswego und dem Haarbour kreuzen ließ, stieß nun mit dem übrigen Theil seines Geschwaders zu ihnen und darauf verschwanden sie sämmtlich in nordwestlicher Richtung. Zwei Tage später gelangte die letzte Kanone nach Sackett's Harbour. Die Fregatte, welche auf dem Stapel des Superior gebaut worden war, wurde am 11. Juni, also nach 34 Werktagen nach Legung des Kiels, auf das Wasser gelassen. Sie erhielt den Namen Mohawk. An der Vollzahl der Mannschaften des Geschwaders fehlten jedoch noch 500 Mann, obgleich die Mannschaft des Congreß von 38 Kanonen, welcher in Portsmouth, N. H., wegen großer Reparaturen lag, zu diesem Dienst bestimmt wurde. Gegen Mitte des Monats langte

Digitized by Google

dieſe zum Theil an. Auch der Feind fuhr fort, ſowohl ſeine Armee, als auch ſeine Marine zu verſtärken, man ſahe 200 Boote auf einmal zu derſelben Zeit den St. Lawrence-Fluß hinauf gehen.

Gegen die Mitte dieſes Monats ſandte Commandant Chauncey den agirenden Lieutenaut Gregori mit drei Booten nach dem St. Lawrence, wo der Feind eine Linie von Kanonenbooten zur Deckung der Paſſage ſeiner Vorräthe und Verſtärkungen aufgeſtellt hatte, mit dem Auftrage, einige ſeiner mit Vorräthen beladenen Boote zu überrumpeln und wo möglich zu zerſtören. In dieſer Abſicht legte ſich Mr. Gregory bei einer der Inſeln in Hinterhalt, wo er aber von den Wachtſchiffen des Feindes entdeckt wurde, der ſogleich ein Kanonenboot zur Jagd auf ſie ausſchickte. Anſtatt aber dieſer Force auszuweichen, beſchloß Mr. Gregory ſie anzugreifen, warf ſich auf das Kanonenboot und nahm es, ohne einen Mann zu verlieren. Dieſes Fahrzeug führte eine 18 Pfund Kartaune und eine Mannſchaft von 18 Mann. Während Mr. Gregory mit ſeiner Priſe den Fluß hinauf fuhr, wurde er von einem viel größeren Boote verfolgt, welches 2 Kanonen und eine große Anzahl Ruder hatte. Hierdurch ſah er ſich genöthigt, das Boot zu durchlöchern und im Stich zu laſſen. Mr. Gregory war bei dieſer Gelegenheit von den Meſſrs. Vaughan und Dixon, zwei tapferen Schiffahrern des Sees, begleitet und brachte beinahe ebenſoviele Gefangene, als er Leute hatte, mit heim.

Digitized by Google

Zehn Tage ſpäter wurde Mr. Gregory, ebenfalls wieder von den Meſſrs. Vaughan und Dixon begleitet, mit zwei Booten nach Nicholas Eiland, nahe der Presque-Inſel abgeſchickt, um einige Transporte aufzufangen; im Falle des Mißlingens ſollte er auf der Presque-Inſel landen, wo der Feind einen beinahe fertigen Kreuzer, zu 14 Kanonen beſtimmt, auf dem Stapel hatte, den er zu zerſtören verſuchen ſollte. Dieſer Dienſt wurde auch nach Ueberſtehung großer Gefahren und vieler Leiden aus Mangel an Nahrungsmitteln, von der Partie vollkommen ausgeführt, nachdem ſie beinahe eine Woche abweſend geweſen war. Am folgenden Tage nach der Rückkehr von dieſer Expedition, empfing Mr. Gregory die Beſtallung als Lieutenant, zur Belohnung für die ſo ſchön ausgeführte Wegnahme des Kanonenbootes.

Unglücklicher Weiſe, gerade zu dieſer Zeit, wo das Geſchwader für den See ausgerüſtet werden ſollte und noch ſo viel zu thun war, um es wirkſam zu machen, wurde Commandant Chauncey, welcher großen Erſchöpfungen am Körper und Geiſt beſtändig ausgeſetzt war, von dem herrſchenden Fieber befallen, und mußte während des ganzen Monats Juli das Bett hüten. Dies ereignete ſich zu der kritiſchen Periode, wo General Brown die Reihe jener brillanten Schlachten am Niagara begonnen hatte, welche, indem ſie die disciplinirten Truppen Amerika's und Englands gegenüberbrachten, den hohen Ruf der Armee begründeten, mit welchem ſie nach allem früheren

Digitized by Google

Mißgeschick, aus dem Kriege von 1812 hervorging. Ob gleich der Dienst im Harbour seinen Weg ging, so litt er dennoch nothwendiger Weise, weil der Geist fehlte, der ihn geleitet hatte, und dessen Hülfsmittel bewiesen, daß sie dem Versuche gewachsen seien, in einem Walde eine Flotte zu erschaffen.

Man hatte gehofft, daß das Geschwader bis gegen Mitte des Monats Juli zum Auslaufen bereit sein würde; aber so viele der Handwerker waren ebenfalls erkrankt, daß es unmöglich wurde, den Mohawk vor dem 25. zu beendigen. Commandant Chauncey hatte sich schon entschlossen, damit nicht das Auslaufen noch länger verzögert würde, das Commando dem ihm im Range nächsten Offizier, auf kurze Zeit zu übergeben, aber da er nun convalescent war und auch ein Wechsel der Mannschaften durchaus nöthig wurde, weil die Leute unter ihren eigentlichen Offizieren zu dienen wünschten, so vergingen 3 oder 4 Tage, bis diese wichtigen Veränderungen bewerkstelligt waren. Am Nachmittage des 31. Juli wurde der Commodore an Bord des Superior getragen und das amerikanische Geschwader segelte. Dessen Force bestand aus dem Superior von 62 Kanonen, unter Lieutenant Elton, Commodore Chauncey; dem Mohawk von 42 Kanonen, unter Capitain Jones; dem Pike von 28 Kanonen, unter Capitain Crane; dem Madison von 24 Kanonen, unter Capitain Trenchard; dem Jefferson von 22 Kanonen, unter Capitain Ridgley; dem Jones von 22 Kanonen, unter Ca-

Digitized by Google

pitain Woolsey; dem Sylph von 14 Kanonen, unter Capitain Elliott; dem Oneida von 16 Kanonen, unter Lieutenant-Commodore Brown, und der Lady of the Lake, Wachtschiff — die meisten der kleinen Schooner waren als Kreuzer im Geschwader aufgegeben worden. Es unterliegt keinem Zweifel, daß diese Force, welche mit Ausnahme des Oneida aus kraftvollen Fahrzeugen bestand, der der Engländer überlegen war, welche sich alle Mühe gaben, durch die so schnell wie mögliche Erbauung des schon erwähnten Zweideckers, den Vorzug zu erlangen. Die Amerikaner, welche für den Augenblick ihre Kräfte erschöpft hatten, unter den Nachtheilen schlechter Wege, kranker Handwerker und der großen Entferntheit von ihren Vorräthen zu Land, waren geneigt, sich auf die Zufälligkeiten der Jahreszeit zu verlassen, indem sie hofften, daß ein Sieg sie der Nothwendigkeit des Bauens für immer überheben würde; denn man muß sich erinnern, um die Anstrengungen der beiden kriegführenden Mächte richtig zu würdigen, daß die Amerikaner, außer daß sie mit den Wirkungen eines eben erst von seinen Wäldern befreiten Landes zu kämpfen hatten, ein Uebel, welchem der Feind zu Kingston nicht ausgesetzt war, sogar selbst auch die Stadt bauen mußten, welche sich im Harbour gebildet hatte, um nicht die nothdürftigsten Bedürfnisse des Lebens entbehren zu müssen. *)

*) Man sagt, daß der größte Mangel, an welchem die Engländer

Commodore Chauncey, dessen Befinden sich in der reinen Luft des See's schnell besserte, erschien am 5. August vor dem Niagara-Flusse, der sich nun durch den Wechsel des Kriegsglückes wiederum im Besitze der Engländer befand. Des Feindes Geschwader war in diesem Augenblick vertheilt, indem sich dessen große Schiffe auf dem unteren Theile des See's befanden, während viele seiner leichten Kreuzer mit dem Transport von Truppen oder Vorräthen nahe am oberen Ende beschäftigt waren. Als sich die amerikanischen Fahrzeuge näherten, schnitten sie eine englische Brigg ab, welche Truppen von York nach Niagara führte, und jagten dieselbe auf's Land, ungefähr zwei französische Meilen westlich von Fort George. Der Sylph unter Capitain Elliott erhielt den Befehl, anzulaufen und sie zu zerstören; aber gerade, als jener im Begriff war zu ankern, steckte der Feind seine Brigg selbst in Brand, welche denn auch bald aufflog. Dieses Fahrzeug hielt man für den Charwell von 14 Kanonen.

Da der Feind zwei kreuzende Briggs und einen Schooner auf dem Niagara hatte, dessen beide Ufer nun durch die Einnahme von Fort Niagara in seiner Gewalt

---

litten, im Holze zum Schiffbau bestanden habe, indem die Gewohnheit, dasselbe nach England zu exportiren, neben dem Alter von Kingston, das nördliche Ufer beinahe von Holz entblößt hatte. Auf der andern Seite war eines der größten der amerikanischen Schiffe buchstäblich im Walde gebaut worden.

Digitized by Google

waren, so ließ Commodore Chauncey den Jefferson, Sylph und Oneida, unter dem Befehl des Capitain Ridgley, von dem ersteren Schiffe, zurück, um dieselben zu bewachen und nachdem er sich bei York umgesehen hatte, ob irgend ein Theil der britischen Force sich vielleicht dort befände, lief er vor Kingston, wo er am 9. anlangte. Eins der englischen Schiffe befand sich in der Nähe und wurde von dem amerikanischen Geschwader in den Hafen gejagt. Am nächsten Tage wurde der Jones, unter Capitain Woolsey, auf eine Kreuzfahrt zwischen dem Oswego und dem Harbour abgeschickt, und der Conquest, einer der besten unter den Schoonern, welcher für alle Art leichter Dienste, die sich darbieten möchten, bewaffnet gehalten worden war, wurde auf dieselbe Art beschäftigt, da der Feind eine Quantität Mehl im Vorbeipassiren mit Hülfe der Boote aufgefangen hatte.

Von dieser Zeit an bis zum Monat October, oder sechs Wochen lang ohne Unterbrechung hielt Commodore Chauncey den Sir James Yeo in Kingston eng blockirt und hatte den unbestrittenen Besitz vom ganzen See. In der Absicht, den Feind herauszulocken, ließ er blos vier Fahrzeuge in der Nähe, und da der Feind eine gleiche Anzahl besaß, so glaubte man, daß diese Ausforderung ihn zu einer Schlacht verleiten würde. Sogar einige Kanonen schickte man auf's Land, um die Stärke der Fahrzeuge so genau als möglich gleich zu machen. Die

Digitized by Google

amerikaniſchen Schiffe waren: der Superior, von 58 *), der Mohawk, von 42, der Pike, von 28, und der Madiſon, von 24 Kanonen; die britiſchen: der Prince Regent, von 58, die Princeß Charlotte, von 42, der Wolfe, von 25, und der Niagara, von 24 Kanonen. Es iſt möglich, daß demohngeachtet auf Seiten der Amerikaner eine unbedeutende Uebermacht war, denn in einem Kampfe zwiſchen Fahrzeugen von ſolcher Stärke konnten die kleineren Schooner von keiner großen Bedeutung ſein; aber es war eine ſolche Uebermacht, die der Feind längſt gewohnt war, gering zu ſchätzen, und der Erfolg zeigte, daß die amerikaniſche Marine ſeine Achtung in ſo hohem Grade erworben hatte, daß er die genaueſte Berechnung der gegenſeitigen Streitkräfte für nothwendig erachtete. Ein oder zweimal ſchloſſen ſich die Briggs an den amerikaniſchen Commodore an, um Vorräthe zu holen, aber ſie wurden immer wieder weggeſchickt, damit nur 4 Schiffe auf der Station blieben. Der Sylph war nach Presque Inſel geſandt worden, um die nach dem Ufer paſſirenden Boote abzuſchneiden, und der Reſt der Fahrzeuge mußte ſich an der ſüdlichen Küſte, zwiſchen dem Harbour und dem Niagara aufhalten.

Im Laufe des Monats Auguſt ſchrieb der General-Major Izard an Commodore Chauncey, um zu hören, welche Transportationsmittel er ſeiner Diviſion gewähren

*) Nachdem vier Kanonen an's Land geſchickt worden waren.

könne, da dieſelbe den Befehl erhalten hatte, von Plattsburg zu marſchiren, um die Armee auf dem Niagara zu verſtärken. In ſeiner Antwort erklärte der Commodore, daß er 4 Schiffe, 4 Briggs und 7 Schooner liefern könne, von welchen die acht erſteren von 14 bis 58 Kanonen führten, und die letzteren als Transporte von 40 bis zu 90 Tonnen Laſt enthielten; in einigen Tagen jedoch würde er 15 Barken zu ſeiner Verfügung haben, deren eine jede 75 Fuß lang ſei und 2 Kanonen führe, und abſichtlich für den Transport der Truppen und Vorräthe gebaut worden wären.

Am 20. Auguſt wurden die blockirenden Schiffe von einem Sturme weggetrieben und als ſie am 25. ihre Station wieder erreicht hatten, konnte im Hafen nichts mehr vom Feinde geſehen werden. Lieutenant Gregory ward nun mit Mr. Hart, einem Cadetten, mit einem Boote hineingeſchickt, um zu recognosciren. Während er dieſen Befehl vollzog, landete Mr. Gregory, um ein Floß von Pfahlwerk, das er zufällig paſſirte, in Brand zu ſtecken. Dieſe Abweichung von dem geraden Wege brachte das Boot dem Ufer ſo nahe, daß ihm zwei Barken des Feindes, von dreißig Mann beſetzt, den Vorſprung abgewinnen konnten, als es eine Landſpitze umfahren wollte. Trotz der nun folgenden Jagd und des ſcharfen Musketenfeuers ſuchte Mr. Gregory beharrlich zu entkommen, bis Mr. Hart getödtet und von ſeinen 8 Mann

Digitized by Google

5 verwundet waren, worauf dann dieser unternehmende Offizier sich ergeben mußte.

Am 5. September hielten die vier Schiffe Kingston immer noch blockirt; der Jefferson und Jones befanden sich am Niagara, unter Capitain Ridgley; der Sylph und Conquest kreuzten vor Presque Insel, unter Capitain Elliott; und der Oneida wurde im Harbour entwaffnet, indem die Bewaffnung dieser Brigg zu den Barken verwendet werden sollte. Am 11. kam der Wind aus Nordwest, als Commodore Chauncey seine Richtung nach Kingston nahm und sich bis beinahe auf die Schußweite der Batterien näherte, worauf die Schiffe ihre Flaggen aufzogen, um den Feind zum Kampfe herauszufordern. Die Engländer richteten ihre Seitenkanonen, zogen ihre Flaggen auf, nahmen aber die Herausforderung nicht an. Man sahe nun daß der Zweidecker vom Stapel gelaufen war und ein sehr großes Schiff sein mußte. Nachdem die amerikanischen Schiffe eine geraume Zeit lang in dieser Stellung gelegen hatten, braßten sie die Segel und zogen sich in die Nähe zurück.*)

*) Bei dieser Gelegenheit standen sich die feindlichen Schiffe so nahe, daß ein amerikanischer Gefangener, damals an Bord des Prince Regent, mit Hülfe eines Fernglases, ganz deutlich den Commodore Chauncey, am Gangweg des Superior stehend, erkannte und denselben den englischen Offizieren zeigte. Ohne Zweifel waren die letzteren sehr unzufrieden mit ihrer Lage, in welcher sie sich wahrscheinlich mehr in Folge strenger Befehle als aus eigener Klugheit befanden. Es wird auf guten Grund

Digitized by Google

Am nächsten Tage wurde es stürmisch und das Geschwader mußte sich der Sicherheit wegen weiter entfer-

---

behauptet, daß einige der Capitaine, welche sich damals an Bord des Prince Regent befanden, nicht zauderten, ihre Gefühle zu äußern, indem sie bemerkten, daß es für ein englisches Geschwader etwas ganz neues sei, sich von einer nur wenig, wenn irgend überlegenen Force blockiren zu lassen. Sir James Yeo, der wahrscheinlich das Peinliche seiner Lage eben so deutlich fühlte, als irgend ein Mann seiner Flotte, soll, als er jene Bemerkungen hörte, sein Fernglas auf einer Kanone zerschmettert haben und dann in seine Cajüte gegangen sein. Von der genauen Stärke der beiden Geschwader läßt sich nicht leicht reden. Der Superior war zu vier und sechzig Kanonen gebohrt, führte anfänglich zwei und sechzig und jetzt acht und fünfzig, also genau die Zahl der Kanonen des Prince Regent. Er war etwas größer als das englische Schiff; vielleicht von einhundert und fünfzig Tonnen Gehalt. Zwischen der Princeß Charlotte und dem Mohawk war kein großer Unterschied in der Stärke, wohl aber im Bau; das Metall des englischen Schiffes soll das schwerste gewesen sein. Der Pike war etwas schwerer als der Montreal und der Madison stärker als der Niagara. In Betreff der Mannschaften konnte kein bedeutender Unterschied stattfinden, obgleich Sir James Yeo von der Armee so viel Leute erhalten konnte, als er nur immer wünschte. Es war in dem Geschwader bekannt, daß Commodore Chauncey beabsichtigte, die Kanonenboote und Schooner gar nicht zu beachten, sollten sie es für gut finden, heraus zu kommen. Es ist uns nicht möglich gewesen, die Schwere des Metalls des Prince Regent genau zu ermitteln, indem die Kanonen-Verdeck-Batterie, bald zwei und dreißiger, bald vier und zwanziger enthalten sollte. Im ersteren Falle war die Differenz zwischen beiden Geschwadern eher einbildlich als wirklich.

Die Geschichte keiner Marine kann wohl eine Disciplin aufweisen, wie sie Commodore Chauncey in seinem Geschwader

Digitized by Google

nen. Der Sturm dauerte bis zum 15., wo die Lady of the Lake sich einstellte, um zu berichten, daß General Izard im Harbour angelangt sei. Die Schiffe liefen nun seit dem 2. August, zum ersten Male ein, nachdem sie den See 45 Tage lang im Besitz gehabt hatten und die meiste Zeit unter Segel gewesen waren. Am 16. wurde das Wachtschiff abgeschickt, um die verschiedenen Briggs einzuberufen. Der Jefferson und Jones langten am 17. an, nachdem sie im letzten Sturme bis an das oberste Ende

während dieses Sommers eingeführt hatte. Offiziere von Erfahrung und Verdienst, welche sich bei der Flotte befanden, erwähnen derselben immer noch mit Vergnügen als eine Ausnahme, sogar eines Dienstes, der dieser hohen Eigenschaft wegen bemerklich ist. Bei den Uebungen mit dem Segeln und in der Führung der Schiffe ist die Methode, Genauigkeit und Schnelligkeit der Matrosen, dem Exerzitium berühmter Garde-Regimenter in Europa gleich gestellt worden, und im Gebrauche der Kanonen hat man die Leute buchstäblich als furchtbar geschildert. Sie wurden fortwährend im Schießen nach der Scheibe geübt und handhabten die schweren langen Kanonen gleich Musketen und zielten damit, wie mit Büchsen. Verständige Beobachter haben es sogar bezweifelt, daß die Engländer heraus kommen konnten, wenn sie es auch versucht hätten; denn da sie durch einen nicht ganz eine Meile breiten Canal zu avanciren hatten, so glaubt man, sie würden jeden Sparren verloren haben, ehe sie noch in's Treffen kommen konnten. Die Uebungen, wodurch diese vortreffliche Disciplin bewirkt wurde, waren von der anstrengendsten Art. Man fing damit an, die Leute eine Stunde lang mit den Kanonen bis zur größten Ermüdung zu exerciren. Nach und nach wurde die Zeit verlängert, bis zuletzt die Leute des Superior nach einer Uebung von der Dauer mehrerer Stunden, so munter und aufgelegt blieben, als wenn sie sich beim Spiele vergnügt hätten. Dies ist Thatsache.

Digitized by Google

des Sees getrieben worden waren. Der erstere mußte 10 Kanonen über Bord werfen und konnte nur durch Aufziehen vieler Segel vom Stranden gerettet werden; auch war die Brigg zwei Mal in Gefahr, von den äußerst heftigen Wellen umgeworfen zu werden.

Die Division des Generals Izard bestand aus 4000 Mann, von welchen 3000 am 19. eingeschifft wurden, aber wegen eines eintretenden abermaligen Sturmes erst am 21. segeln konnten. Diese Force wurde am 22. an der Mündung des Genesee-Flusses gelandet. Sobald dieser Dienst beendigt war, lief Commodore Chauncey wiederum vor Kingston, wo er am 28. erschien. Zwei der feindlichen Schiffe liefen gerade unter vollen Segeln aus, wahrscheinlich um der Armee am Niagara Truppen zur Verstärkung zuzuführen, wurden aber zurück getrieben. Als am 29. der Wind günstig war, legte sich das Geschwader noch einmal nahe bei Kingston und schickte die Lady ganz in die Nähe hinein, wo dieselbe ausfand, daß das große Schiff, welches der St. Lawrence genannt wurde, schon vollständig ausgerüstet war, aber noch keine Segel hatte. Da dieses Fahrzeug 112 Kanonen von entsprechendem Caliber führen sollte, so konnte es allein schon der ganzen amerikanischen Force gegenüber gestellt werden. Am 5. October schlich sich der Sylph ebenfalls ganz nahe hinein und fand es nun unter Segel. Hierauf setzte Commodore Chauncey nach dem Harbour über, wo er am 7. ankerte und sich auf einen Angriff vorbereitete.

Digitized by Google

Einige Tage lang erwartete man den Sir James Yeo mit Zuversicht und Commodore Chauncey hatte seine Schiffe außerhalb der Landspitze unter dem Fort vor Anker gelegt, bereit ihn zu empfangen. Jedoch der Plan zu den Werken dieses so wichtigen Punktes war mit so wenig Geschicklichkeit gelegt worden, daß auf keiner Stelle der Feind mit mehr als 4 Kanonen auf ein Mal bestrichen werden konnte. Diesem Uebel wurde zum Theil abgeholfen und als kurz darauf eine Truppenverstärkung unter dem Generalmajor Brown eintraf, so hatte zu Ende des Monats alle Befürchtungen ein Ende.

Am 15. October segelte Sir James Yeo mit dem St. Lawrence, 4 anderen Schiffen, 2 Briggs und 1 Schooner und blieb im Besitz des Sees für den übrigen Theil der Jahreszeit. Er soll mehr als 1100 Mann auf seinem Flaggenschiff gehabt haben und war so vorsichtig geworden, daß er auf jedem Decke einen Capitain stationirte. Wahrscheinlich war er mit anderen Angelegenheiten des Dienstes beschäftigt, denn er unternahm nichts gegen den Harbour und blockirte ihn nicht einmal; die Bedürfnisse der Niagara-Grenze lenkten seine Aufmerksamkeit dorthin.

Am 19. November unternahm Mr. M' Gowan, ein Cadet, in Begleitung des Mr. William Johnson, eines berühmten Parteigängers, den St. Lawrence, den man damals in Kingston vermuthete, mit einem Torpedo in die Luft zu sprengen. Er wurde aber von zwei feindlichen Booten entdeckt und sah sich in die Nothwendigkeit

Digitized by Google

versetzt, dieselben wegzunehmen. Da er nun eben so viele Gefangene als eigene Leute hatte und auch hörte, daß das Schiff gar nicht im Hafen sei, so kehrte Mr. M' Gowan nach dem Harbour zurück. Zu Ende des Monats hörte die Schifffahrt auf.

Eilftes Kapitel.

Beabsichtigter Einfall. — Feindliche Vorbereitungen. — Anmarsch gegen Plattsburg. — Plattsburg-Bai. — Verhältniß der gegenseitigen Streitkräfte. — Annäherung der Engländer. — Schlacht von Plattsburg-Bai. — Sieg über die Engländer. — Ereignisse während der Schlacht. — Capitain Downie. — Die Folgen des Sieges.

Obgleich der Champlain-See in den früheren Kriegen des Festlandes die Scene so vieler wichtigen Ereignisse gewesen, so war das Land indeß so weit fortgeschritten, daß er in dem jetzigen Kampfe nur von wenig Bedeutung sein konnte, außer gegen das Ende des Jahres 1814. Zu dieser Zeit waren bedeutende Verstärkungen in den Canadas von Europa angekommen und eine Armee, die verschiedentlich auf 10 bis zu 15,000 Mann geschätzt wurde, zog sich in der Nähe von Montreal zusammen. Mit dieser Force beabsichtigte nun der Feind, einen Einfall in die nördlichen und am wenigsten bevölkerten Bezirke des Staates New-York zu machen, indem er derselben Marschroute, welche dem General Burgoyne zu der unglücklichen

Digitized by Google

Expedition von 1777 vorgeschrieben worden war, folgen wollte. Wie weit die Engländer bei dieser Gelegenheit vorzudringen gedachten, ist bis jetzt zweifelhaft geblieben, obgleich man als deren Ziel Crown Point und Ticonderoga annimmt, mit der Absicht im Frühlinge die Eroberungen weiter zu verfolgen. Einige sogar glaubten, daß sie sich mit der Hoffnung schmeichelten, Albany zu erreichen, ein Schritt, der den totalen Verlust ihrer ganzen Force zur Folge gehabt haben würde, da kaum eine doppelte Anzahl der genannten Truppen hinreichend gewesen wäre, solch' ein Unternehmen, mit einer vernünftigen Aussicht des Gelingens, zu versuchen. Höchstwahrscheinlich beabsichtigte man, einen Theil der nördlichen Grenze in Besitz zu nehmen, in der Erwartung diesen Umstand bei den anhängig gemachten Unterhandlungen zu benutzen, indem die englischen Commissäre bald nachher die Forderung stellten, daß die Amerikaner sich von ihren alten Grenzen zurückziehen sollten, um, wie es ihre Absicht war, Großbritannien den vollen Besitz der Seen zu sichern. Im Falle einer solchen Expedition mußte die Herrschaft über den Champlain-See von großer Wichtigkeit werden, da er auf mehr als hundert Meilen den Marsch der vordringenden Armee flankirte und soviel Leichtigkeit, sowohl zum Transport der Vorräthe als auch zur Beunruhigung und Vertheidigung darbot. Bis zum jetzigen Augenblick besaß keine der Stationen eine Force von einiger Wichtigkeit auf diesem Wasser, aber während des letzten Winters und

Digitized by Google

Frühlings hatten die Amerikaner ein Schiff und einen Schooner erbaut, und als man fand, daß der Feind Anstalten zu einem ernsthaften Unternehmen traf, so legte man auch den Kiel zu einer Brigg. Auch viele Galeeren und Kanonenboote wurden erbaut.

Auf der andern Seite waren die Engländer ebenfalls nicht müßig. Zusätzlich der kleinen Fahrzeuge, welche sie im vorigen Jahre besessen hatten, erbauten sie eine Brigg und sobald das Gestell des letzten amerikanischen Fahrzeuges dastand, legten sie den Kiel zu einem Schiffe. Durch die Erbauung des letzteren sicherten sie sich einen großen Vortheil, indem sie, als eine sich von selbst verstehende Sache, Sorge trugen, es von einer hinreichenden Größe werden zu lassen, um die bedeutendste Force zu besitzen. Die amerikanische Brigg, welche der Eagle genannt wurde, lief gegen Mitte August vom Stapel, und ebenso das englische Schiff, genannt Confiance, am 25. desselben Monats. Da bereits die englische Armee sich an der Gränze zu formiren angefangen hatte, so wurden nun auf beiden Seiten die größten Anstrengungen gemacht und jede erschien auf dem See, sobald sie bereit war. Der Capitain M'Donough, der noch immer die amerikanische Force commandirte, konnte einige Tage vor seinem Gegner auslaufen; aber da eine Kreuzfahrt auf dieser langen und schmalen Wasserfläche beinahe unmöglich war, so drang er nur bis Plattsburg, dem zur Vertheidigung ausgewählten Orte, vor und ankerte am

Digitized by Google

3. September auf der Flanke der Truppen, welche die Werke dieses Platzes besetzt hielten.*)

Ungefähr um diese Zeit avancirte Sir George Prevost, der englische Oberbefehlshaber, mit einer Force von wahrscheinlich 12,000 Mann gegen Plattsburg vor, welches damals der Brigade-General Macomb an der Spitze von nur 1500 fähigen Leuten besetzt hielt. Die englische Armee war in vier Brigaden abgetheilt, welche von dem General-Lieutenant de Rottenburg, den General-Majoren Brisbane, Power und Robinson geführt wurden; der General-Major Baines agirte als General-Adjudant. Mit dieser ansehnlichen Force drang Sir Georg Prevost langsam vor, indem er wartete, bis die Flottille bereit und auf seiner linken Flanke erschienen wäre. Eine Menge Scharmützel fanden nun statt, und vom 7. bis 11. war der Feind beschäftigt, sein Belagerungsgeschütz, Vorräthe und Verstärkungen herauf zu bekommen. Capitain Downie, vor Kurzem der Commandeur des Montreal auf dem Ontario-See, war von Sir James Yeo geschickt worden, um auf diesem See zu commandiren. Man hat gesagt, er sei durch die dringenden Aufforderungen des General-Gouverneurs zum Treffen voreilig genöthigt worden, aber der Letztere ließ, im Laufe eines

*) Der Feind hatte, ehe dieses statt fand, den vergeblichen Versuch gemacht, ein Fahrzeug im Otterflusse zu versenken, um die Amerikaner am Auslaufen zu verhindern, war aber zurückgeschlagen worden.

Digitized by Google

nachher entstehenden Streites, in den Zeitungen einen Brief des commandirenden Marine-Offiziers bekannt machen, in welchem Capitain Downie nur wenige Tage vor dem Treffen seinen Entschluß zu erkennen giebt, daß er nicht eher herauskommen wolle, bis seine Fahrzeuge dazu bereit wären. In einem gewissen Sinne war keines der Geschwader in der besten Vorbereitung, indem das größte der englischen Schiffe, als es in's Treffen kam, nur 16 Tage auf dem Wasser gewesen war, und das an Größe zweite Fahrzeug, der Amerikaner, nur 30 Tage. In factischer Beziehung war der Eagle nur 8 Tage früher als der Confiance zum Dienste fertig. Da diese Fahrzeuge jedoch nur wenige Vorräthe nöthig hatten und das nun folgende Treffen vor Anker geliefert wurde, so waren sie in der That nichts mehr als schwimmende Batterien.

Am 6. sandte Capitain M'Donough die Galeeren nach dem obern Ende der Bai, um die Engländer zu beunruhigen, und die hierdurch entstehende Canonade dauerte 2 Stunden. Der Wind fing aber an, sich in einen Sturm zu verwandeln, der die Galeeren mit Schiffbruch bedrohte, so daß Mr. Duncan, ein Cadett vom Saratoga, in einem Boote abgeschickt wurde, um sie zurückzurufen. Man vermuthet, daß die Erscheinung des Bootes den Feind zu glauben veranlaßte, Capitain M'Donough selbst sei zu seinen Galeeren gestoßen, denn

Digitized by Google

er richtete sein Feuer allein auf die Galeere, auf welcher sich Mr. Duncan befand, und so erhielt dieser junge Mann eine gefährliche Wunde, durch welche er den Gebrauch eines Armes verlor. Späterhin trieb eine der Galeeren unter die Kanonen des Feindes und erlitt einigen Verlust, wurde aber glücklich gerettet.

Die allgemeine Richtung des Champlain-Sees ist von Norden nach Süden, aber an der Landspitze, genannt Cumberland-Head, welche südlich läuft, wendet sie sich wieder nach Norden und bildet Plattsburg-Bai, welche in einem tiefen Ufereinschnitt besteht, der im Süden ein Becken offen läßt, das der Gestalt nach mit dem eigentlichen See parallel liegt. Die östliche Seite dieser Bai wird durch den schmalen Streifen Land, der sich mit Cumberland-Head endigt, beschützt. Ihren Fuß oder nördliches Ende und die westliche Seite bildet das feste Land, so daß also die Einfahrt am südlichen und östlichen Theile sich befindet. Beinahe im Mittelpunkte des westlichen Ufers ergießt sich der Saranac Fluß in die Bai, und auf beiden Seiten desselben liegt das Städtchen Plattsburg. Ungefähr eine halbe französische Meile vom Head, in einer südwestlichen Richtung und dem westlichen Ufer sehr nahe, befindet sich eine ausgedehnte Sandbank und eine kleine niedrige Insel, welche die Einfahrt der Bai in dieser Richtung beherrscht. Auf diese Stelle, welche Crab-Eiland genannt wird, hatte man das Marine-

Digitized by Google

Hospital verlegt, und eine kleine Batterie von einer Kanone errichtet.

Capitain M'Donough hatte seinen Ankerplatz ein wenig südlich von der Mündung des Saranac Flusses gewählt. Seine Fahrzeuge lagen in einer Linie, parallel mit der Küste, von Norden nach Süden und beinahe zwei Meilen von dem westlichen Ufer entfernt. Das letzte Fahrzeug nach Süden lag der Sandbank so nahe, daß die Engländer an diesem Ende der Linie nicht passiren konnten, während sämmtliche Schiffe so weit hinaus gegen Cumberland-Head lagen, daß der Feind in den Bereich der Karthaunen kommen mußte, wenn er an jener Stelle in die Bai einlief. Der Eagle, unter Capitain Henley, bildete die äußerste nördliche Spitze der amerikanischen Linie, welche, während des Treffens, deren Anfang genannt werden könnte, da der Wind nördlich und östlich stand; der Saratoga, Capitain M'Donough's Fahrzeug, war das zweite; der Ticonderoga, unter Lieutenant Com. Cassin, das dritte, und der Preble, unter Lieutenant Charles Budd, das letzte Fahrzeug. Der Preble lag etwas südlicher als die äußerste Spitze von Cumberland-Head. Das erste dieser eben erwähnten Fahrzeuge war eine Brigg von 20 Kanonen und 150 Mann, alle gezählt; das zweite, ein Schiff von 26 Kanonen und 212 Mann; das dritte, ein Schooner von 17 Kanonen und 110 Mann; das letzte, eine Schaluppe oder Kutter von 7 Kanonen und 30 Mann. Das Metall dieser Fahr-

Digitized by Google

zeuge war, gleich dem des Feindes, ungewöhnlich schwer, indem der See nie gefährliche Wellen schlug. Der Saratoga führte 8 lange Vierundzwanzig-, 6 Zweiundvierzig- und 12 Zweiunddreißig Pfund Karthaunen; der Eagle 8 lange Achtzehner und 12 Zweiunddreißig Pfund Karthaunen; der Ticonderoga 4 lange Achtzehner, 8 lange Zwölfer und 4 Zweiunddreißig Pfund Karthaunen nebst einer Achtzehn Pfund Columbiade; der Preble 7 lange Neuner. Außer diesen 4 Fahrzeugen besaßen die Amerikaner 10 Galeeren oder Kanonenboote, 6 große und 4 kleine, von denen die Ersteren jedes einen langen Vierundzwanziger nebst einer Achtzehn Pfund Columbiade, und die Letzteren jedes einen langen Zwölfer führten. Die Galeeren waren im Durchschnitt eine jede mit ungefähr 35 Mann besetzt. Die Gesammtforce der Amerikaner bestand demnach aus 14 Fahrzeugen mit 86 Kanonen und ungefähr 850 Mann, mit Einschluß der Offiziere und einer kleinen Truppenabtheilung, welche den Dienst der Marinesoldaten versah, da Niemand von letzterem Corps auf den Champlain-See geschickt worden war. Um seine Schlachtordnung zu vervollständigen, ließ Capitain M'Donough zwei Galeeren beim Eagle, an der Uferseite und etwas windwärts von demselben, Stellung einnehmen, um den Anfang der Linie zu unterstützen; eine oder zwei andere mußten sich dem Raume zwischen dem Eagle und Saratoga, einige dem Raume zwischen dem Saratoga und Ticonderoga, und zwei oder drei dem Raume zwischen dem Ticonde-

Digitized by Google

roga und Preble gegenüber legen. Wenn ja ein Befehl zur gleichen Unterstützung des Endes der Linie gegeben worden war, so wurde er jedenfalls nicht befolgt.

Die Amerikaner hatten sich demnach in zwei, ungefähr vierzig Ruthen von einander entfernten Linien formirt. Die großen Fahrzeuge lagen vor Anker, die Galeeren unter Leitung ihrer Ruder. Dieser letztere Umstand war schuld, daß die innere Linie bald sehr unregelmäßig wurde, indem einige der Galeeren eifrig vorwärts drangen, während die anderen, von dem Eifer ihrer Commandeure weniger angetrieben, mehr zurück blieben.

Die bekannte Force des Feindes war bedeutend stärker, als die der Amerikaner. Sein größtes Fahrzeug, der Constance, von dem Capitain Downie in Person commandirt, hatte das Kanonenverdeck einer schweren Fregatte und führte eine Bewaffnung, welche jener der Constitution oder United States gleichkam, also 30 lange Vierundzwanziger. Es hatte kein Sparrendeck, wohl aber ein geräumiges Topp-Gallant, Vordercastell und ein kurzes Hinterdeck, das nur bis an den Besanmast reichte. Auf dem Erstern stand ein langer Vierundzwanziger zum Drehen und vier schwere Karthaunen, und auf dem Letztern zwei schwere Karthaunen; diese mitgerechnet belief sich die Bewaffnung im Ganzen auf 37 Kanonen *).

*) Diese Angabe differirt von dem publicirten Bericht des Capitain M'Donough, welcher die Force des Constance auf neun und

Digitized by Google

Die Mannschaft wurde auf bedeutend mehr wie 300 Köpfe angeschlagen. Das an Größe nächste Fahrzeug des Feindes war der Linnet, unter Capitain Pring, eine Brigg von 16 langen Zwölfern und ungefähr 100 Mann. Dann kamen zwei Schaluppen, der Chubb, unter Lieutenant M'Ghee und der Finch, unter Lieutenant Hicks, Ersterer von 10 Achtzehn Pfund Karthaunen und einem langen Sechser, Letzterer von 6 Achtzehn Pfund Karthaunen, einer Achtzehn Pfund Columbiade und 4 langen Sechsern. Jede dieser Schaluppen enthielt ungefähr 40 Mann. Diesen vier Fahrzeugen war eine Force von Galeeren oder Kanonenbooten beigegeben, deren Zahl Sir Georg Prevost in seinen veröffentlichten Berichten auf zwölf, Capitain M'Donough aber auf dreizehn angiebt. Sie waren auf ähnliche Art, wie die amerikanischen Galeeren eingerichtet; acht führten zwei, und die anderen jede eine Kanone. Die ganze Force des Capitain Downie bestand also aus sechzehn oder siebenzehn Fahrzeugen, wie es nun der Fall gewesen sein mag, mit fünf und neunzig oder sechs und

dreißig Kanonen mit einem Kaliber, das von dem hier gegebenen nur wenig abweicht, angiebt. Es befanden sich an Bord des Constance wirklich neun und dreißig Kanonen, aber zwei von ihnen waren nicht auf Lafetten oder beabsichtigt, auf Lafetten gebracht zu werden. Capitain M'Donough's Bericht rührte wahrscheinlich von den Angaben Jemandes her, der das englische Schiff nicht genau untersucht hatte. Die hier gegebene ist von einem Offiziere, welcher zehn Minuten später, als der Linnet die Flagge gestrichen hatte, am Bord des Constance war und dieses Schiff zwei Monate lang unter seiner Aufsicht hatte.

Digitized by Google

neunzig Kanonen in Allem, und mit einer Besatzung von ungefähr 1000 Mann.

Am 3. September segelten die britischen Kanonenboote, unter dem Befehl des Capitain Pring, von der Isle de Noix ab, um die linke Flanke ihrer Armee zu decken, welche auf dem Marsch nach Plattsburg begriffen war, und am 4. nahm dieser Offizier Besitz von der Isle au Motte, wo er eine Batterie aufführte und einige Vorräthe für die Truppen landete. Am 8. trafen die vier größeren Fahrzeuge unter Capitain Downie ein, blieben aber bis zum 11. vor Anker, indem sie auf den Empfang einiger Bedürfnisse warteten. Am frühen Morgen des eben erwähnten Tages lichtete die ganze Force und segelte in Masse vorwärts.

Das Wachtschiff der Amerikaner lief kurz nach Sonnenaufgang ein und verkündete die Annäherung des Feindes. Der Wind war gerade sehr günstig und wehte ziemlich frisch in nördlicher und östlicher Richtung; Capitain M'Donough ließ deshalb die Fahrzeuge räumen und machte Anstalten zu einem Gefecht vor Anker. Es wurde gerade die achte Glocke im amerikanischen Geschwader geläutet, als die oberen Segel der englischen Fahrzeuge sichtbar wurden, wie sie sich am Lande, im eigentlichen See, herzogen, um Cumberland Head zu doubliren und in die Bai einzulaufen. Der Feind hatte den Wind ziemlich auf dem Backbord-Quarter, indem die Querstangen seiner Kutter nach dem Steuerbord schwangen. Der Finch

Digitized by Google

führte an, gefolgt von der Confiance, dem Linnet und Chubb, während die Kanonenboote, welche sämmtlich, gleich den amerikanischen, zwei Dreieckssegel führten, ohne viel Ordnung folgten, indem sie sich eben nur von der Küste frei zu halten suchten.

Das erste Fahrzeug, welches Cumberland Head umfuhr, war eine Schaluppe, die, wie man sagt, eine Gesellschaft Amateurs trug, und keinen Antheil am Treffen nahm. Sie hielt sich gut mit dem Winde, steuerte abwärts gegen Crab Eiland zu und wurde bald nicht weiter beobachtet*). Der Finch kam zunächst und bald darauf rückten die anderen großen Fahrzeuge hinter dem Lande hervor und formirten sich, gegen den Wind an, in eine Linie, indem sie ihren Lauf hemmten, bis ihre Galeeren sich anschließen konnten. Letztere passirten windabwärts und formirten sich auf dieselbe Art, wie ihre Gefährten. Beide Geschwader waren sich nun deutlich, ungefähr eine französische Meile von einander entfernt, im Angesicht. Sobald ihre Kanonenboote auf deren Stationen angekommen waren und die verschiedenen Commandeurs ihre Ordres erhalten hatten, füllten die Engländer und segel-

*) Da der Charakter dieses Fahrzeuges anfänglich nicht bekannt war, so ist es wohl möglich, daß Capitain M'Donough es für eins der Kanonenboote hielt, um so mehr, da es später mit diesem die Flucht ergriff, woraus sich der Umstand erklären läßt, warum er letztere um eines mehr angab, als Sir George Prevost, der ohne Zweifel genaue Kenntniß von der Force des Capitain Downie hatte.

Digitized by Google

ten, in einer Linie nebeneinander, in schiefer Richtung gegen die amerikanischen Fahrzeuge an, der Chubb windwärts und der Finch windabwärts; die meisten der Kanonenboote befanden sich jedoch windabwärts vom letzteren. Die Bewegungen des Finch waren etwas sonderbar, von dem Augenblick an, wo er Cumberland Head doublirte, denn er soll nicht eingehalten haben, sondern, mit dem Winde von der Seite, halbwegs nach Crab Eiland gelaufen und dann schräg auf seine Station gesegelt sein, nachdem die andern Fahrzeuge gefüllt hatten. Diese Bewegung geschah wahrscheinlich in der Absicht, entweder um zu recognosciren oder um das Hintertreffen der Amerikaner zu bedrohen. Der Feind näherte sich nun schnell, der Chubb gerade windwärts vom Eagle, welcher an der Spitze der amerikanischen Linie stand, der Linnet auf den Bug desselben Fahrzeuges lossteuernd, die Confiance sich bemühend, weit genug dem Saratoga voraus zu kommen, um sich dem Anker dieses Schiffes gegenüber zu legen, und der Finch, mit den Kanonenbooten, auf den Ticonderoga und Preble gerichtet.

Capitain M'Donough hatte seinen Ankergrund mit dem Scharfblick eines Seemannes gewählt. Wie schon erwähnt worden ist, so konnte seine Linie, wegen der Sandbänke, nicht umgangen werden; auch war kein Raum gelassen, um auf seiner Seite zu ankern, ohne von den Karthaunen, welche einen so großen Theil seiner Bewaffnung ausmachten, bestrichen zu werden, und, um

Digitized by Google

zum Gefecht zu kommen, mußte man nothwendig, der Wind mochte nun stehen wie er wollte, buganwärts auf seine Fahrzeuge anlaufen. Obgleich nun dieses letztere eine gefährliche Sache ist, die man nicht so leicht ohne Ueberlegung wagt, so zauderten die Engländer dennoch nicht, da es ihnen in ihren europäischen Kämpfen stets geglückt war, dieses Manöver auch hier anzuwenden, indem sie sich wahrscheinlich dabei auf ihre Kenntniß verließen, daß der Gegner eine große Anzahl kurzer Kanonen auf seinen Fahrzeugen führe.

Als eine sich von selbst verstehende Sache hatten die Amerikaner bei'm Ankern Springs angewendet. Aber nicht zufrieden mit dieser gewöhnlichen Vorkehrung, hatte Capitain M'Donough einen kleinen Anker an jedem Bug des Saratoga geworfen und deren Taue auf beiden Seiten so eingenommen, daß sie noch doppelt zusammengelegt im Wasser hingen. Diese zeitige Vorsicht gewann den Sieg.

Als der Feind füllte, richteten die amerikanischen Fahrzeuge ihre volle Lagen zum Treffen und einige wenige Minuten vergingen dann in feierlicher und stiller Erwartung, wie es stets auf einem gut disciplinirten Schiffe vor jeder Schlacht der Fall ist. Plötzlich entlud der Eagle in schneller Folge die vier langen Achtzehner seiner Seite.

Als das Verdeck des Saratoga abgeräumt wurde,

Digitized by Google

warf man auch einige Hühnerställe über Bord und ließ das Federvieh frei umher laufen. Aufgeschreckt durch den Knall der Geschütze, flog ein junger Hahn auf eine Kanone, schlug mit den Flügeln und krähte. Auf diesen ermunternden Laut gaben die Leute drei Hurrah's! und der kleine Vorfall diente zur Ausfüllung der zwischen Vorbereitung und Gefecht gewöhnlich Statt findenden Pause, und übte einen mächtigen Einfluß auf die bekannten Neigungen der Seeleute. Dennoch gab Capitain M'Donough noch nicht den Befehl zum Beginnen, obgleich des Feindes Galeeren jetzt ihr Feuer eröffneten, denn es war augenscheinlich, daß das Feuer des Eagle, der das Gefecht fortsetzte, ganz nutzlos war. Sobald man aber sah, daß dessen Kugeln trafen, richtete Capitain M'Donough selbst einen langen Vierundzwanziger und die Kanone wurde abgefeuert. Die Kugel soll den Confiance nahe der äußeren Ankerketten-Oeffnung getroffen haben und über die ganze Länge des Verdeckes hingestrichen sein, dabei mehrere Leute getödtet und verwundet und auch das Steuerrad weggerissen haben. Dies war das Signal für alle amerikanischen langen Kanonen, zu feuern, und es fand sich sehr bald, daß besonders das englische commandirende Schiff bedeutend mitgenommen wurde. Dennoch avancirte der Feind mit Festigkeit und vielem Muthe, denn er hatte das feste Zutrauen, daß, sobald seine Fahrzeuge die gewünschte Stellung eingenommen haben würden, das große Gewicht der Confiance das Schicksal des Tages auf

Digitized by Google

der Stelle entscheiden müsse. Aber er hatte seine eigene Kraft der Ausdauer falsch berechnet und wahrscheinlich auch die Mittel der Amerikaner zur Zerstörung. Da die Anker der Confiance zum Werfen bereit hingen, so war bald der Backbord-Buganker, wie auch ein Nothanker in den Backbord-Vorderketten weggeschossen. Kurz, nachdem Capitain Downie das Feuer der amerikanischen Fahrzeuge so lange wie nur möglich ausgehalten hatte, sah er sich genöthigt, da auch der Wind anfing sich zu ändern, Anker zu werfen, obgleich er sich immer noch in der Entfernung von ungefähr einer Viertelmeile von der amerikanischen Linie befand. Das Ruder wurde auf die Backbordseiten gehalten, das Schiff kam in den Wind, ein kleiner Anker wurde geworfen, während das Fahrzeug eine schräge Wendung nahm und mit dem Steuerbord-Buganker zum Stehen gebracht wurde. Während das letztere geschah, verwickelte sich jedoch der kleine Anker und wurde nutzlos. Zu dieser Zeit standen der Linnet und Chubb immer noch entgegen, mehr windwärts, und der Erstere, dessen Kanonen die Schußweite hatten, feuerte eine volle Lage auf den Saratoga. Bald darauf ankerte der Linnet etwas näher als der Confiance, und erhielt eine sehr günstige Stellung vorwärts vom Eagle. Der Chubb setzte seinen Lauf fort, in der Absicht, die amerikanische Linie der Länge nach zu bestreichen. Der Finch, von den Kanonen-Booten unterstützt, kam mit Hülfe seiner Ruder neben den Ticonderoga.

Digitized by Google

Die englischen Fahrzeuge hielten sich in sehr schöner Ordnung und der Confiance feuerte nicht eher eine einzige Kanone, als bis er völlig ruhig lag, obgleich die amerikanische Linie mit ihrer ganzen Force in Thätigkeit war. Sobald aber Capitain Downie dieses Geschäft mit der Geschicklichkeit eines Seemanns besorgt hatte, schien auch sein Schiff in einem Flammenmeere zu schwimmen, indem es sämmtliche Kanonen beinahe in einem und demselben Augenblick und hauptsächlich gegen den Saratoga gerichtet, abfeuerte. Die Wirkung einer vollen Lage von 16 langen Vierundzwanzigern, mit doppelten Kugeln, auf vollkommen ruhigem Wasser und die Kanonen mit Ueberlegung gerade auf das Centrum gerichtet, war für das kleine Schiff, welches sie empfing, furchtbar. Nachdem das Krachen vorüber war, fand Capitain M'Donough beinahe die Hälfte seiner Mannschaft auf dem Verdeck liegen, denn viele, welche auch keinen wirklichen Schaden genommen hatten, waren niedergeworfen worden. Man nimmt jedoch an, daß ungefähr 40 Mann oder beinahe ein Fünftheil der Gesammtzahl, durch diese einzige Lage an Bord des Saratoga getödtet oder verwundet wurden. Die Fallthüren waren wie gewöhnlich befestigt worden, aber die Körper der Gefallenen lagen auf dem Verdeck so sehr im Wege, daß man die Befestigungen abnehmen und jene hinabschaffen mußte. Diese Wirkung dauerte nur für einen Augenblick, worauf das Schiff tapfer wie vorher, sein Feuer fortsetzte. Unter den Gebliebenen befand sich leider

Digitized by Google

Mr. Peter Gamble, der erste Lieutenant. *) Durch diesen frühzeitigen Verlust befand sich nur noch ein Offizier desselben Ranges, der agirende Lieutenant Vallette, auf dem Saratoga.

Auf Seiten der anführenden Fahrzeuge gestaltete sich nun die Schlacht zu einer anhaltenden und heftigen, aber im Verhältniß als die Kanonen beschädigt wurden, allmählig an Stärke abnehmenden Canonade. Immer doch war der Charakter des Treffens durch verschiedene bemerkenswerthe Ereignisse ausgezeichnet. Der Chubb empfing, als er in der Nähe des oberen Endes der amerikanischen Linie manövrirte, eine volle Lage vom Eagle, die ihn untauglich machte und er trieb nun abwärts zwischen die Fahrzeuge seiner Gegner bis zum Saratoga, welcher dann eine Kugel auf ihn abschickte, worauf er sogleich die Flagge strich. Mr. Platt, einer der Cadetten vom Saratoga, wurde in einem Boote abgeschickt, um Besitz zu nehmen. Dieser junge Offizier warf der Prise eine Leine zu und schleppte sie am Hintertheil des Saratoga vorbei, nach

*) Dieser junge Offizier lag auf den Knieen, um die Bug-Kanone zu richten, als eine Kugel in die Stückpforte einschlug, den Keil zerschmetterte, ein Stück desselben gegen seine Brust schleuderte und ihn todt auf das Verdeck warf, ohne seine Haut zu verletzen. Fünfzehn Minuten später traf eine amerikanische Kugel die Mündung eines Vierundzwanzigers an Bord des Constance, warf ihn von der Lafette auf's Verdeck gegen den Unterleib des Capitain Downie und tödtete diesen ebenfalls ohne Beschädigung der Haut.

Digitized by Google

dem Ufer zu, wo er sie in der Nähe der Mündung des Saranac ankern ließ. Dieser kleine Glücksfall ereignete sich eine Viertelstunde, nachdem der Feind geankert hatte, und wurde für ein gutes Omen gehalten, obgleich Alle sehr gut wußten, daß das Schicksal des Tages allein vom Confiance abhing. Der Chubb hatte bedeutend gelitten, beinahe die Hälfte seiner Mannschaft war todt oder verwundet.

Ungefähr eine Stunde später wurde der Finch von dem Ticonderoga ebenfalls aus seiner Stellung verjagt und trieb, untauglich gemacht, auf die Sandbank bei Crab Eiland, wo er, nachdem er eine oder zwei Kugeln von der dort in der Batterie aufgestellten Kanone erhalten hatte, die Flagge strich und von den Invaliden des Hospitals in Besitz genommen wurde. An diesem Ende der Linie machten die britischen Galeeren schon frühe einen heftigen Versuch zum Handgemenge und bald, nachdem der Finch weggetrieben war, drängten sie den Preble aus der amerikanischen Linie heraus, so daß dieses Fahrzeug den Anker kappen mußte und dem Ufer bedeutend näher zu ankern genöthigt war, wo es während des ganzen Tages ohne allen Nutzen lag. Der untere Theil war unbezweifelt der schwächste Punkt der amerikanischen Linie, und da die feindlichen Galeeren den kleinen Preble zum Rückzug gezwungen hatten, so ermunterte sie dies, ihre Anstrengungen gegen das nächste Fahrzeug, welches der Ticonderoga war, fortzusetzen. Dieser Schooner konnte

Digitized by Google

ihnen jedoch beſſer widerſtehen und wurde auch brav geführt. Sein tapferer Commandeur, der Lieutenant-Commodore Caſſin, beſtieg das Taffrel, wo er die Bewegungen der feindlichen Galeeren beobachten konnte, unter einem Regen von Kartätſchen- und Traubenkugeln, und ließ Säcke mit Musketenkugeln oder mit anderem leichtem Werfzeuge gefüllt, auf ſie abfeuern, wodurch ſie auf die wirkſamſte Weiſe in der Entfernung gehalten wurden. Verſchiedenemale kamen die engliſchen Galeeren, von denen viele ſehr brav geführt wurden, ganz nahe in der augenſcheinlichſten Abſicht, zu entern; aber die große Feſtigkeit am Bord des Ticonderoga trieb ſie zurück und deckte das Ende der Linie wahrend des übrigen Tages vollkommen. Demohngeachtet waren manche der Angriffe ſo verzweifelt, daß die Galeeren nach der davon gegebenen Beſchreibung, dem Schooner mehrmals bis auf die Länge eines Bootshakens nahe kamen.

Während ſich dieſe Glücks- und Unglücksfälle am Ende der beiden Linien ereigneten, litten die Amerikaner bedeutend am Anfange derſelben. Der Linnet hatte eine ſehr gebietende Stellung angenommen und wurde außerordentlich gut geführt, während der Eagle, welcher deſſen ganzes Feuer, nebſt einem Theil von dem des Confiance, erhielt und ſeine Springs verlor, ſich in einer ſolchen Lage befand, daß er ſeine Kanonen nicht mehr mit Sicherheit auf irgend eines der feindlichen Fahrzeuge richten konnte. Capitain Henley hatte vor dem Treffen ſeine

Digitized by Google

Toppsegel-Raaen mit festgebundenen Segeln auf die Maſtspitzen gezogen, nun aber kappte er den Anker, brachte seine Toppsegel wieder an ihre Stelle, wendete die Brigg, lief abwärts und warf seinen Anker am Stern, zwischen dem Saratoga und Ticonderoga, etwas näher nach dem Ufer von beiden. Hier eröffnete er sein Feuer von neuem und mit besserem Erfolg auf den Confiance und die Galeeren mit seinen Backbord-Kanonen. Aber durch diese Bewegung wurde der Saratoga beinahe dem ganzen Feuer des Linnet ausgesetzt, welche Brigg nun ihre volle Lage so richtete, um das amerikanische Schiff seiner Buglänge nach zu bestreichen.

Bald nachdem diese wichtige Veränderung an der Spitze der Linie vorgegangen war, begann das Feuer der beiden Schiffe bedeutend nachzulassen, indem die Kanonen nacheinander untauglich wurden; besonders die langen Stücke des Saratoga waren durch Kugeln unbrauchbar geworden, während die Karthaunen entweder auf dieselbe Art, oder in Folge der Ueberladung derselben durch die Leute, zerstört wurden *). Endlich war nur noch eine einzige Karthaune in den Steuerbord-Batterien übrig ge-

*) Der Mangel an Offizieren war hierin besonders fühlbar. In einigen Fällen luden die Seeleute in eine Karthaune zwei Kugeln und zwei Ladungen Traubenkugeln, daß das Ende der letzten aus der Mündung hervorragte. In Folge dieses fehlerhaften Eifers wurde, neben Verderbung der erhitzten Kanonen, viel weniger Schaden angerichtet, indem die Seiten der feindlichen Schiffe voller Kugeln, die getroffen hatten, gefunden wurden.

Digitized by Google

blieben, und als sie abgefeuert wurde, zerbrach der Riegel, die Kanone lief von der Lafette und fiel in die Hauptöffnung hinunter. Durch dieses Mißgeschick fand sich nun das commandirende amerikanische Schiff in Mitten der Schlacht, ohne eine einzige brauchbare Kanone. Nichts blieb übrig, als unverzüglich den Versuch zu machen, das Schiff zu wenden.

Ein Stromanker war am Stern angehängt und wurde demnach losgelassen. Dann befestigten die Leute geschwind das vom Steuerbord-Quarter laufende Tau und brachten des Schiffes Stern über den kleinen Anker; aber hier hing es, da weder der Wind noch der Strom stark genug war, um es herum zu treiben. Eine Leine war an einer Schlinge in dem Stromankertaue befestigt worden, um damit das Schiff wenden zu helfen, und es lag nun an dem kleinen Anker und dieser Leine, mit seinem Stern unter der, es der Länge nach bestreichenden vollen Lage des Linnet, welche Brigg ein anhaltendes und gut gerichtetes Feuer unterhielt. Da die Backbord-Batterien bemannt und bereit waren, so ließ Capitain M'Donough sämmtliche Leute von den Kanonen abtreten, wo sie unnöthig leiden mußten, und befahl ihnen nach vornen zu gehen. Durch Ziehen an der Leine mit vereinten Kräften, wurde endlich das Schiff so weit gedreht, daß die hinterste Kanone den Confiance bestreichen konnte, worauf dieselbe sogleich bemannt wurde und zu feuern begann. Die nächste Kanone wurde auf dieselbe Art be-

Digitized by Google

nutzt, aber es zeigte sich bald, daß das Schiff nicht weiter herumgewendet werden konnte, denn es stand nun beinahe gegen den Wind. In diesem kritischen Augenblick erinnerte sich Mr. Brum, der Segelmeister, des Taues, das zu dem Backbord-Quarter geführt hatte. Dieses wurde vorwärts unter den Bug gebracht und nach hinten zu dem Steuerbord-Quarter passirt, worauf des Schiffes Stern sich sogleich westlich drehte, so daß nun sämmtliche Backbord-Kanonen mit furchtbarem Erfolg das englische Schiff bestreichen konnten.

Als man auf dem Saratoga die Anstalten zum Wenden begann, versuchte der Confiance ebenfalls diese Bewegung vorzunehmen. Seine Springs wurden angezogen, aber sie trieben das Schiff nur vorwärts, und nachdem es die frischen vollen Lagen der Amerikaner ausgehalten hatte, bis ihm kaum noch eine Kanone zur Beantwortung des Feuers übrig blieb, und als alle Versuche zum Wenden mißlangen, da strich der commandirende Offizier, ungefähr zwei und eine Viertelstunde nach dem Beginn des Treffens, seine Flagge. Durch nochmaliges Anziehen des Steuerbord-Taues, wurde die volle Lage des Saratoga sogleich auf den Linnet gerichtet, der ungefähr fünfzehn Minuten nach seinem Gefährten die Flagge strich. Zu dieser Zeit waren des Feindes Galeeren eine Meile weit zurückgeschlagen worden und lagen unregelmäßig zerstreut, mit dem Winde gerichtet, und unterhielten ein nutzloses Feuer. Sobald sie sahen, daß die

Digitized by Google

großen Fahrzeuge sich ergeben hatten, stellten sie das Gefecht ein und zogen ihre Flaggen herunter. Nach höchst glaubwürdigem Zeugniß war in diesem stolzen Augenblick, von den sechszehn oder siebenzehn englischen Flaggen, welche noch so kürzlich von den Masten wehten, nicht eine einzige mehr in der Bay zu sehen!

In diesem langen und blutigen Treffen verlor der Saratoga 28 Todte und 29 Verwundete, oder mehr als den vierten Theil seiner ganzen Mannschaft; der Eagle hatte 13 Todte und 20 Verwundete, also verhältnißmäßig einen beinahe eben so starken Verlust; der Ticonderoga hatte 6 Todte und 6 Verwundete, der Preble 2 Todte; während an Bord der zehn Galeeren nur 3 Leute getödtet und 3 verwundet wurden. Der Saratoga wurde fünfundfünfzig Mal im Rumpfe getroffen, meistentheils von Vierundzwanzigpfündnern; der Eagle neununddreißig Mal. Nach der ersten vollen Lage des Confiance wurde das Feuer dieses Schiffes weniger zerstörend, indem die Kugeln bei jeder folgenden Abfeuerung höher flogen. Bei der zweiten vollen Lage wurden beinahe alle Hängmatten im Netzwerk des Saratoga zerfetzt, und je länger die Schlacht dauerte, desto entfernter vom Verdeck wurde das stehende Takelwerk von den Kugeln getroffen. Nur wenige Leute wurden von den Kugeln des Linnet, nach dem ersten Feuer beschädigt *).

*) Bei Untersuchung eines so sonderbaren Umstandes, da die Schiffe

Digitized by Google

Nach dem Bericht des Capitain Pring vom Linnet, datirt vom 12. September, verlor der Confiance 41 Todte und 40 Verwundete. Es ward jedoch zugegeben, daß man damals keine gute Gelegenheit hatte, die Todesfälle zu ermitteln. Späterhin berechneten die Engländer selbst ihre Verwundeten zu 83. Hiernach würde sich der Gesammtverlust dieses Schiffes auf 124 Mann belaufen, und selbst diese Zahl wird bedeutend unter der Wahrheit gehalten. Der Linnet hatte, nach Bericht, 10 Todte und 14 Verwundete. Auch dieser Verlust wird für zu gering angegeben gehalten. Der Chubb hatte 6 Todte und 10 Verwundete. Der Finch sollte, nach dem Bericht des Feindes, nur 2 Verwundete gehabt haben. Es ist zwar kein officieller amerikanischer Bericht über die Todesfälle auf den englischen Schiffen veröffentlicht worden, aber

---

in derselben Entfernung und auf ruhigem Wasser lagen, kamen die amerikanischen Offiziere zu dem Schluß, daß der Feind, ehe er in's Treffen kam, seine Kanonen gerade auf das Centrum gerichtet hatte, und daß die Keile, welche bei jeder Abfeuerung nachgaben, nicht gehörig wieder angetrieben wurden. Es ist kein Zweifel, daß das Feuer der Amerikaner einen großen Eindruck an Bord des Confiance hervorbrachte und daß dieses Schiff, während es den vergeblichen Wendeversuch machte, in großer Verwirrung war. Nach der Schlacht wurden die Ladungen aus seinen Kanonen gezogen, und auf der Seite, mit welcher es gefochten hatte, fand man eine Kanone mit einem Sack, der zwei Kugeln enthielt, geladen und gepfropft, ohne das geringste Pulver; eine zweite mit zwei Patronen, aber ohne Kugeln, und eine dritte mit einem Pfropfen hinter der Patrone.

Digitized by Google

eine Schätzung nach den besten Datas, die man finden konnte, läßt glauben, daß der Linnet 50 Mann und die beiden kleineren genommenen Fahrzeuge ungefähr 30 Mann zusammen, verloren. Ueber die Todesfälle an Bord der englischen Galeeren ist durchaus kein Bericht veröffentlicht worden, doch nimmt man dieselben als sehr zahlreich an. Im Publikum herrschte die Meinung, daß diese Galeeren ihren Commandeur nicht unterstützt hätten, aber in der amerikanischen Flotte war man überzeugt, daß sie mit vielem Muthe geführt wurden und ihren Posten in der Schlacht vollkommen ausfüllten. Auch litten sie, wie man glauben darf, im angemessenen Verhältniß, besonders durch das Feuer vom Ticonderoga.

Sobald der Linnet gestrichen hatte, wurde ein Lieutenant abgeschickt, um von dem Confiance Besitz zu nehmen. So schlecht auch die Lage des Saratoga war, so war dennoch der die Prise noch viel schlimmer. Sie war Einhundert und fünf mal im Rumpfe getroffen worden, hatte beinahe, wenn nicht ganz, die Hälfte ihrer Leute verloren, und diese furchtbare schwimmende Batterie befand sich nun in vollkommen hülfloſem Zustande. Sie hatte sich nicht einen einzigen Augenblick zu früh übergeben.

Als der enternde Offizier auf dem Verdeck der Prise umherging, stieß er zufällig an einen Luntenstock und feuerte eine der Steuerbord-Kanonen ab, welche die Kugel in der Richtung von Cumberland Head trieb. Bis zu diesem Augenblick waren die englischen Galeeren mit ab-

Digitized by Google

genommenen Flaggen langsam mit dem Winde getrieben, wahrscheinlich auf ihre Gefangennehmung wartend; aber sobald diese Kanone abgefeuert worden war, welches sie vielleicht für ein Signal hielten, begannen ein paar von ihnen sich langsam zu entfernen, denen die übrigen folgten, jedoch ohne viele Ruder zu gebrauchen. Auch hat man nicht gesehen, daß eine von ihnen die Flagge aufgezogen hätte. Capitain M'Donough gab den amerikanischen Galeeren das Signal zum Verfolgen, aber man fand, daß deren Mannschaften bei den Pumpen auf einigen großen Fahrzeugen gebraucht wurden, um dieselben vom Untersinken zu retten, und so wurde das Signal widerrufen. Da nun nicht ein einziger Mast auf den großen Schiffen irgend ein Segel tragen konnte, so entkamen die englischen Galeeren, indem sie sich anfänglich nur langsam und ohne Ordnung entfernten, als ob sie ihrer Freiheit nicht recht trauten.

Capitain M'Donough belobte das Benehmen sämmtlicher Offiziere vom Saratoga. Mr. Gamble war, tapfer fechtend, auf seinem Posten gefallen; Mr. Vallette, der einzige noch übrige Lieutenant, benahm sich mit der kalten Besonnenheit, welche diesen hochgeschätzten und braven Offizier besonders auszeichnet *), und Mr. Brum, der Segelmeister, dem das wichtige Geschäft, das Schiff zu wenden, übertragen worden war, verlor auch nicht für

*) Jetzt Commandeur Vallette.

Digitized by Google

einen Augenblick die Geistesgegenwart. Capitain Henley belobte das Benehmen seiner Offiziere, und ebenso that Lieutenant Com. Cassin. Die Galeeren hatten sich sehr unregelmäßig bewegt, aber als ausgezeichnet brav betrachtete man den Boxer, unter Mr. Conover *), den Netley, unter Mr. Breese **), eine unter dem Befehl des Mr. Robins, Segelmeister, und noch eine oder zwei mehr.

Es herrschte ein allgemeines Gefühl der Bewunderung über die Art, mit welcher der Ticonderoga, unter Lieutenant Com. Cassin, das Ende der Linie vertheidigt hatte, als auch über das tapfere Benehmen sämmtlicher an Bord befindlicher Personen. Ein oder zwei Mal glaubten die nächsten Fahrzeuge, dieser Schooner stehe in Flammen, weil er mit so furchtbarer Schnelligkeit abfeuerte.

Der Saratoga wurde zwei Mal von den glühenden Kugeln des Confiance in Brand gesteckt, sein Spanker war beinahe ganz von den Flammen zerstört. Diese Thatsache ist geläugnet und die Kugeln den Batterien am Ufer zugeschrieben worden, aber niemals von glaubwürdigen Zeugen. Keine Batterie am amerikanischen Ufer, mit Ausnahme der Kanonen auf Crab-Eiland, welche ein oder zwei Kugeln auf den Finch abfeuerte, nahm irgend einen Antheil am Seetreffen; auch konnte

*) Jetzt Commandeur Conover.
**) Jetzt Commandeur Breese.

Digitized by Google

dieses nicht geschehen, ohne die amerikanischen zugleich mit den feindlichen Fahrzeugen zu gefährden. In der That war es auch wegen der Entfernung zweifelhaft, ob eine Kugel hätte treffen können, da Capitain M'Donough so weit vom Lande geankert hatte, um den Feind zu zwingen, in die Schußweite seiner kurzen Kanonen zu kommen.

Die Amerikaner fanden am Bord der Confiance einen Glühofen mit acht oder zehn glühenden Kugeln darin, obschon dieses Factum nicht in der Absicht angegeben wird, um es dem Feinde als Fehler auszurechnen. Höchst wahrscheinlich war es ein Vortheil für ihn, da gerade eine Partie Artilleristen anwesend war.

Capitain M'Donough, der wegen seiner persönlichen Tapferkeit schon vorher im Dienste günstig bekannt war, stieg durch den glücklichen Erfolg dieses Tages um ein Bedeutendes höher in der Achtung. Seine Anordnungen zum Empfang des Angriffs waren im höchsten Grade scharfsinnig und eines Seemannes würdig. Durch die Art, in welcher er seine Fahrzeuge ankerte, mit den Sandbänken so nahe am Ende der Linie, welche dadurch gedeckt wurde, und mit dem Lande von Cumberland-Head so nahe seinen vollen Lagen, daß der Feind in die Schußweite seiner kurzen Kanonen nothwendig kommen mußte, hatte er seine ganze Force vollkommen anwendbar gemacht. Die Engländer kamen vielleicht nicht nahe genug, um den Karthaunen volle Wirksamkeit zu gestatten, aber dies war ein nicht zu vermeidender Nachtheil, da die

Digitized by Google

angreifende Partei natürlich die Wahl des Abstandes hatte. Jeder Vortheil der unter den obwaltenden Umständen erlangt werden konnte, war benutzt worden, und der Erfolg bewies die Weisheit der getroffenen Anstalten. Das persönliche Benehmen des Capitain M'Donough in diesem Treffen war, gleich dem des Capitains Perry in der Schlacht auf dem Erie See, der Gegenstand allgemeiner Bewunderung in dem kleinen Geschwader. Seine Besonnenheit blieb während aller der gefährlichen Scenen am Bord seines Schiffes ungestört, und obgleich er einem Schiffe von doppelter Stärke und beinahe doppeltem Tonnengehalt gegenüber lag, so empfing und widerstand er dessen Angriff dennoch mit einer Beharrlichkeit, welche dem Verderben zu trotzen schien. Das Wenden der Saratoga unter solchen Umständen, dem verheerenden Feuer des Confiance und Linnet zugleich ausgesetzt, war ein kühnes und meisterhaftes Unternehmen, dessen Beschließung und Ausführung eine ungewöhnliche Entschlossenheit und Standhaftigkeit erforderte. Eine Stimmenmehrheit würde gewiß entschieden haben, daß, ohne eine einzige Kanone auf der fechtenden Seite, mit dem vierten Theil der Mannschaft zusammengehauen, und dem bloßen Wrack ihres Schiffes, genug Unheil angerichtet war, um eine Uebergabe zu rechtfertigen; aber Capitain M'Donough fand, trotz der verzweifelten Lage des Saratoga, dennoch die Mittel zum Siege.

Obgleich das persönliche Benehmen des Capitains

Downie und die Tapferkeit seines Angriffs ohne allen Tadel war, so ist dennoch die Klugheit und der nautische Verdienst der Art seiner Annäherung verdientermaßen bezweifelt worden. Der Confiance war in einer so kurzen Zeit und mit so großer Anstrengung erbaut worden, daß es gänzlich aus der Macht der Amerikaner lag, ein Fahrzeug herzurichten, das zur Vermeidung der erwarteten Folgen ihm zeitig genug entgegen geführt werden konnte, und man mußte den Feind einer unverzeihlichen Schwachheit schuldig finden, wenn man annehmen wollte, daß er, nach dem bekannten Ausgang so vieler Schlachten, sein Schiff nicht hinlänglich stark gemacht habe, um sich den Sieg mit Gewißheit zu verschaffen. Nur wenige professionelle Beurtheiler werden nicht eingestehen, daß ein Schiff, mit den Kanonenverdeck-Verhältnissen, dem Metall und der Batterie eines Vierundzwanzigers, wenigstens vollkommen fähig sein sollte, es mit zwei solchen Fahrzeugen, wie der Saratoga und Eagle, aufzunehmen, wodurch also das Uebergewicht des Feindes auf einmal zugegeben wird. Der Plan des Feldzuges, der durch diese Niederlage zerstört wurde, die wichtigen beabsichtigten Zwecke, das Factum, daß die Engländer der angreifende Theil waren, und daß sie die anzugreifende Force gewiß genau kannten, geben, in Vereinigung mit allen anderen damit zusammenhängenden Umständen, eben so viele sichere Beweisgründe, daß die Schlacht von Plattsburg-Bai von Seiten der Engländer mit der vollkomme-

Digitized by Google

nen Gewißheit des Sieges gefochten wurde, welches sich nur wegen ihres bekannten Uebergewichts rechtfertigen läßt. Schon der Name, den sie ihrem stärksten Schiffe beigelegt hatten, ist ein Bürge dieser Behauptung. Sir James Yeo, dessen Commando sich bis auf diesen See erstreckte, beklagte sich bei seinem Vorgesetzten, daß Capitain Downie von dem General-Gouverneur voreilig in das Treffen getrieben worden sei, aber er beschwerte sich nicht über die Unzulänglichkeit der Force, woraus sich vermuthen läßt, daß Alle, welche mit den Vorbereitungen zu thun gehabt hatten, sich grober Fehler zu Schulden kommen ließen. Es ist wahr, daß Capitain Downie in's Treffen ging, ehe noch seine Mannschaft und Schiffe viele Uebungen durchgemacht hatte; aber auch Capitain M'Donough hatte mit demselben Nachtheil zu kämpfen. Es sind dies die gewöhnlichen Uebel rascher Unternehmungen, denen durch die Hülfsmittel des Seemannes abgeholfen werden muß. Die Constitution nahm die Guerriere mit einer Mannschaft, die nur wenig länger als einen Monat einexerzirt worden war, und sie manövrirte sogar vor dem Geschwader bei New-York, was eine viel gefährlichere Unternehmung war, nachdem sie kaum erst fünf Tage vorher einen großen Theil ihrer Leute erhalten hatte. Capitain Downie's professioneller Charakter, wie auch seine Erklärungen, welche der Welt vorgelegt worden sind, liefern hinreichenden Beweis, daß er den Confiance bereit hielt, mit dem Feinde zusammen

Digitized by Google

zu treffen. Sir James Yeo beklagte sich mit weit größerer Ursache, daß dieser Offizier zum Angriff in die Bay einlief, indem er sich dadurch dem bestreichenden Feuer aussetzte, welches bedeutend zum Verlust des Tages beitrug. Kurz, Capitain Downie machte den Versuch, das feindliche Geschwader buganwärts anzugreifen, eine Maßregel, welche die Engländer öfters ziemlich ungestraft in Europa angewendet haben, aber unter den Kanonen eines amerikanischen Kriegsschiffes ein höchst gefährliches Experiment war. Dennoch war sein Benehmen höchst brav; die Stellung, welche er in Betreff des Windes einnahm, war sehr zu seinen Gunsten, und hätte er die Station erreicht, wie er es wünschte, so hat man alle Ursache, wenn man die Stärke seines Schiffes in Betracht zieht, zu vermuthen, daß das Glück auf seiner Seite gewesen sein würde. Daß er überwunden wurde, muß man der unbeweglichen Festigkeit, kühlen Ueberlegung und dem vortrefflichen Feuer der Angegriffenen zuschreiben.

Zwar waren viele der amerikanischen Offiziere verwundet worden, aber nur zwei fanden den Tod. Diese waren Mr. Gamble, der erste Lieutenant vom Saratoga, und Mr. Stansbury, der erste Lieutenant vom Ticonderoga*). Mr. Smith†), ein sehr brauchbarer Offizier

†) Jetzt Capitain Smith, vom Ohio, von 80 Kanonen.

*) Die Todesart des Mr. Gamble ist bereits erzählt worden. Mr. Stansbury verschwand plötzlich von den vorderen Bollwerken, während er eine Arbeit mit den Springs beaufsichtigte. Zwei

und erſter Lieutenant auf dem Eagle, erhielt eine ſchwere Wunde, nahm aber dennoch am Gefecht Theil. Auf der

---

Tage nach der Schlacht ſtieg ſein Leichnam, der von einer Kugel in zwei Stücke getrennt war, auf die Oberfläche des Waſſers, in der Nähe des Schiffes, zu welchem er gehört hatte. Dieſe Herren zeigten beide große Beſonnenheit und Kühnheit bis an ihren Tod. Viele Offiziere wurden zu Boden geworfen, ohne einen Tropfen Blut zu verlieren. Einmal erſcholl der Ruf auf dem Saratoga, daß Capitain M'Donough, oder der Commodore, wie er gewöhnlich genannt wurde, geblieben ſei. Er lag auf dem Geſicht, auf dem Quarter-Deck, beinahe leblos und erſt nach zwei oder drei Minuten erhielt er ſeine Beſinnung wieder. Während er nämlich ſeine Lieblingskanone, wie er gewöhnlich während des ganzen Treffens that, richtete und mitten auf dem Verdeck mit gebeugtem Körper ſtand, um das Viſir zu nehmen, ſchlug eine Kugel die Raa des Spankers entzwei, welche ihm auf den Rücken fiel, ein Schlag, der leicht hätte tödtlich ſein können. Einige Minuten nachher erſcholl derſelbe Ruf wieder. Dieſesmal lag Capitain M'Donough auf der linken Seite des Decks, zwiſchen zwei Kanonen, mit Blut bedeckt und wiederum beinahe leblos. Eine Kugel hatte den Kopf des Capitains ſeiner Lieblingskanone weggenommen und auf ihn geſchleudert. Mr. Brum, dem Segelmeiſter, ein ehrwürdiger alter Seemann, flog, während er das Schiff wendete, ein Splitter ſo nahe am Körper vorbei, daß ſeine Kleider mit fortgeriſſen wurden. Eine Minute lang hielt man ihn für todt, aber, ſobald er wieder auf den Füßen ſtand, machte er aus ſeinem Taſchentuch eine Schürze und ging wieder an die Arbeit mit den Springs, als wenn nichts vorgefallen wäre! Einige Monate nachher ſtarb dieſer Veteran, wie man glaubt, an den Folgen dieſer Beſchädigung. Mr. Vallette wurde ein Kugelkaſten, auf welchem er ſtand, unter den Füßen weggeriſſen und ein anderesmal wurde auch er von dem abgeſchoſſenen Kopfe eines Seemannes zu Boden geſchlagen. Auch erhielt er eine gefährliche Splitterwunde, obgleich nicht gemeldet. Kurz, nur ſehr wenige kamen ganz frei durch, und

Digitized by Google

Seite des Feindes wurden außer dem Capitain Downie, noch verschiedene Offiziere getödtet und drei oder viere verwundet.

Capitain M'Donough wurde außer der gewöhnlichen Medaille vom Congreß und verschiedener Belobungen und Geschenke von mehreren Staaten und Städten wegen seiner Verdienste, befördert. Die Regierung von New-York beschenkte ihn mit einem kleinen Gute auf Cumberland Head, von welchem man die Aussicht auf die Scene seines Triumphs hat. Die Offiziere und Mannschaften empfingen die gebräuchlichen Belohnungen, und das Land im Allgemeinen stellte diesen Sieg an die Seite des vom Erie See. In der Marine, welche besser geeignet ist, zur richtigen Beurtheilung einer Force und aller übrigen Umstände, welche das Verdienst nautischer Unternehmungen erhöhen, wird die Schlacht von Plattsburg-Bay zu einem ihrer höchsten Ansprüche auf Ruhm gezählt.

Die Folgen dieses Sieges traten sogleich ein und waren sehr wichtig. Während des Treffens hatte Sir George Prevost in der Fronte die amerikanischen Werke geplänkelt und traf zu einem ernsthafteren Angriff emsig Anstalten. Aber sobald das Schicksal des englischen Geschwaders entschieden war, zog er sich in größter Eile und

---

man schien auf beiden Seiten einverstanden zu sein, Niemanden als verwundet anzunehmen, der sich vom Hospital frei halten konnte. Viele, die nicht auf der Liste der Verwundeten standen, fühlen noch heut zu Tage die Folgen ihrer Verletzungen.

Digitized by Google

auf sehr unmilitärische Weise zurück, indem er einen großen Theil seines schweren Geschützes, seine Kriegs- und andere Vorräthe im Stiche ließ. Und von diesem Augenblick an, bis zum Ende des Krieges, blieb die nördliche Grenze vom Feinde befreit.

Zwölftes Kapitel.

Erfolgreiche Angriffe der Engländer. — Erbauung neuer Fahrzeuge für die Seen. — Glück der Amerikaner auf den Seen. — Commodore Chauncey.

Nach dem Siege des Capitain Perry auf dem Erie-See, machten die Engländer weiter keinen ernsthaften Versuch, die Uebermacht auf den Ober-Seen wieder zu erlangen. Man glaubt, daß sie während des Winters von 1813 — 14 daran dachten, einen Angriff auf einen Theil der amerikanischen Fahrzeuge, welche in Put-in-Bay lagen, zu unternehmen; derselbe wurde aber nie ausgeführt. Als Commodore Sinclair seine Flagge als Commandeur auf diesen See aufzog, segelte eine Expedition gegen Michilimakinac, welche zurück geschlagen wurde. Er nahm einige Fahrzeuge der Nord-West-Compagnie, sprengte ein Blockhaus im Nautauwassauga und zwang den Feind, einen Schooner, genannt die Nancy, unter Lieutenant Worsley, zu zerstören.

Während diese Bewegungen auf den Seen Superior

Digitized by Google

und Huron vorgenommen wurden, lagen einige kleine Fahrzeuge am Fuß des Erie Sees, um mit der Armee zu cooperiren, welche damals im Fort deſſelben Namens belagert wurde. In der Nacht des 12. Auguſt ankerten der Somers, Ohio und Porcupine, ſämmtlich unter Lieutenant Conkling, gerade an der Ausfahrt des Sees, um die linke Flanke der amerikaniſchen Werke zu decken. Der Feind brachte eine Partie Seeleute von unterhalb herauf, in der Abſicht, ſie abzuſchneiden und gegen Mitternacht machten ſie einen Angriff mit 6 oder 8 Booten, meiſtens großen Batteaux, unter Capitain Dobbs. Der Ohio und Somers wurde überraſcht und der letztere ohne den geringſten Widerſtand genommen, aber der Porcupine, welcher auf der Huth war, bewirkte ſeine Flucht. Der Feind trieb mit ſeinen beiden Priſen die Fälle hinab und brachte ſie dort in Sicherheit.

Bei dieſem plötzlichen und gut ausgeführten Ueberfall verloren die Amerikaner einen Todten und 10 Verwundete. Der Feind verlor ungefähr dieſelbe Zahl durch den Widerſtand an Bord des Ohio; geblieben war der Lieutenant Radcliffe vom Netley. Der Porcupine nahm keinen Antheil am Gefecht. Dieſer Ueberfall war die Folge zu großer Sicherheit, indem man glaubte, daß der Feind keine Force auf dem Erie-See beſitze, mit welcher er einen ſolchen Angriff unternehmen könne. Die Art, in welcher er die Leute und Boote vom Ontario-See zu dieſem Zweck herauf brachte, und die Nettigkeit, mit welcher das

Digitized by Google

Unternehmen ausgeführt wurde, erwarb allen dabei Betheiligten großen Credit.

Auch war dies nicht der einzige glückliche Versuch dieser Art, welchen die Engländer während dieses Sommers auf den Oberseen ausführten. Lieutenant Worsley, der Offizier, welcher den durch Commodore Sinclair zerstörten Schooner commandirt hatte, war mit allen seinen Leuten glücklich entkommen und nachdem er eine Partie Soldaten von Michilimackinac und einen starken Trupp Indianer erhalten hatte, entwarf er den Plan zu einem Ueberfall auf die Tigreß und den Scorpion, welche auf dem Huron See nach dem abgeschlagenen Angriff auf jenem Posten zurückgeblieben waren. Die Tigreß führte einen Vierundzwanziger, hatte eine Mannschaft von 28 Leuten und wurde von Mr. Champlin commandirt. Sie lag zu St. Josephs, als Mr. Worsley in der Nacht des 3. September den Angriff mit fünf großen Booten unternahm, von denen das eine einen Sechspfündner, das andere einen Dreipfündner führte; er war außerdem von neun Canocs begleitet und hatte mehr als 200 Mann. Die Nacht war so dunkel, daß der Feind sehr nahe kam, ehe er entdeckt wurde, aber Mr. Champlin*) und seine Offiziere leisteten einen sehr tapferen Widerstand. Der Schooner wurde nicht eher genommen, bis dessen sämmtliche Offiziere gefallen waren. Die Kanonen des Feindes wurden auf die

*) Jetzt Commandeur Champlin.

Digitized by Google

Tigreß gebracht und während sie auf ihrer Stelle liegen blieb, kam am Abend des nächsten Tages der Scorpion, unter Lieutenant Turner von einer Kreuzfahrt zurück und ankerte ungefähr fünf Meilen von ihr entfernt. Keines der Fahrzeuge besaß Signale und ein Versuch zur Mittheilung wurde in dieser Nacht nicht gemacht. Am nächsten Morgen bei Tagesanbruch, sah man die Tigreß mit fliegender amerikanischer Flagge auf den Scorpion zu steuern, und da man nicht die geringste Ahndung von der mit ihr vorgegangenen Veränderung haben konnte, so ließ man sie ganz nahe zur Seite kommen, wo sie plötzlich alle ihre Kanonen abfeuerte, an den Scorpion anlegte und ihn ohne Schwierigkeit in Besitz nahm. Dieser Ueberfall wurde gänzlich dem Mangel an Signalen zugeschrieben und Mr. Turner wurde von aller Schuld an dem Verlust seines Fahrzeuges frei gesprochen. Während der Wegnahme der Tigreß verlor der Feind an Todten einen Lieutenant und zwei Mann, an Verwundeten sieben Mann. An Bord der Tigreß blieben drei Mann; sämmtliche Offiziere und drei Seeleute wurden verwundet. Der Scorpion, auf solche Art überrascht, leistete keinen Widerstand.

Diese kleinen Eroberungen, welche dem Unternehmungsgeiste des Feindes zum Lobe gereichten, endigten den Krieg auf den Ober-Seen, indem die Fahrzeuge bald nachher beigelegt wurden. Während des Winters von 1814—15 beschäftigten sich beide kriegführende Mächte mit Bauen, indem der Feind zu Kingston einen zweiten

Digitized by Google

Zweidecker anfing, während die Amerikaner im Harbour Vorbereitungen machten, zwei dergleichen zu erbauen. Um diesen Zweck zeitig genug zu erreichen, sandte Commodore Chauncey eine Vorstellung an das Departement aus welcher hervorging, daß der Dienst erfordere: 600 Schiffszimmerleute, 60 Schiffstischler, 120 Säger, 75 Grobschmiede, 25 Block- und Pumpenmacher, 10 Bootbauer, 10 Sparrenwerkmacher, 18 Kanonengestellmacher, 16 Segelmacher, 10 Waffenschmiede und 5 Blechschmiede, oder 949 Handwerker im Ganzen. Mit dieser Force unternahm sich Mr. Eckford, innerhalb 60 Tagen vom Beginn, zwei Schiffe auf's Wasser zu bringen, das jedes 102 Kanonen führen sollte und wozu das Holz noch im Walde stand. Der Befehl wurde gegeben und das Werk im Januar angefangen. Die Nachricht, daß ein Friedenstractat unterzeichnet worden sei, traf ein, als eins dieser Fahrzeuge, genannt der New Orleans, nur 29 Tage in der Arbeit war. Es stand beinahe vollkommen in den Planken und sollte nach der Berechnung, 27 Tage später auf dem Wasser schwimmen. Das zweite Fahrzeug war nur wenig hinter diesem zurück, und es unterliegt keinem Zweifel, daß Commodore Chauncey bei Eröffnung der Schifffahrt den See genommen haben würde mit einer Force von zwei Linienschiffen, zwei Fregatten, zwei Corvetten, vier Briggs und so vielen kleinen Fahrzeugen, als der Dienst nur immer erfordern mochte. Da der Feind die Skelotte zu einer oder zwei Fregatten von

Digitized by Google

England erhalten und schon begonnen hatte, sie zusammen zu setzen, so ist es wohl möglich, daß dieser Force noch eine Fregatte zugefügt worden sein würde, indem man dieselbe aus dem Holze, welches für die schweren Schiffe zu schwach gefunden wurde, leicht aufbauen konnte.*)

*) Henry Eckford, der mit Recht berühmte Baumeister, durch welchen alle diese Wunder im Schiffbau bewirkt wurden, war ein geborner Schottländer. Da er diese Kunst zu seinem Berufe erwählt hatte, kam er noch als ein Knabe nach den Canadas und verlebte einige Zeit zu Montreal, mit Erlernung seines Geschäftes bemüht. Im Jahre 1791, wo er nur neunzehn Jahr alt war, faßte er den Entschluß, sich in den Vereinigten-Staaten niederzulassen und, indem er von Kingston übersetzte, landete er gerade an derselben Stelle, wo er siebenzehn Jahre später, an der Mündung des Oswego, das Skelett des Oneida, von 16 Kanonen, errichtete, welches das erste amerikanische Kriegsschiff war, das jemals auf den Seen vom Stapel gelassen wurde. In New-York angelangt, bekam er bald Aufträge und in kurzer Zeit war er als der beste und unternehmendste Schiffbauer dieses Hafens bekannt. Gegen das Jahr 1807 wurde er zuerst von der Regierung beschäftigt und während des ganzen Krieges stand er an der Spitze der Baustätten am Ontario-See, wo er sich, in Betracht der von ihm zu bekämpfenden Schwierigkeiten, große Auszeichnung durch seine unerschöpflichen Hülfsquellen, Selbstgefühl, Energie, Eifer und durch die liberalen und ausgebreiteten Ansichten seiner Pflichten erwarb. Nach dem Kriege setzte Mr. Eckford sein Geschäft in New-York wieder fort und erbaute viele schöne Fregatten für die Südamerikanischen Staaten. Auch erbaute er den Ohio, von 80 Kanonen, für die Regierung, ein Schiff, welches, wie man sagt, mehr Befriedigung giebt, als irgend ein Zweidecker in der Marine, der bis jetzt erprobt worden ist.

Um das Jahr 1828 wurde Mr. Eckford veranlaßt, nach Constantinopel zu gehen, um einige Schiffe für den Sultan zu er-

Digitized by Google

Der Friede setzte dem Wettstreit im Schiffbauen ein Ziel und endigte den Krieg auf den Seen. In diesem Inland-Kampfe werden alle unparteiischen Beurtheiler den Amerikanern die Palme zuerkennen, obgleich der Feind thätig, kühn und im Besitz zahlreicher Hülfsquellen war. Auf den Ober-Seen und auf dem Champlain See hatten die Engländer allgemeine Schlachten gesucht, und entscheidende Siege verschafften der Republik die beinahe ungestörte Herrschaft über alle diese Gewässer. Die wichtigen Folgen, die man erwartet hatte, belohnten vollkommen dieses Gelingen. Auf dem Ontario See befolgten die Engländer eine verschiedene Verfahrungsweise, indem sie

---

bauen. Während er dort Anstalten traf, die türkische Flotte auf einen respectablen Fuß zu bringen, in so weit es die Schiffe betrifft, starb dieser unternehmende und scharfsinnige Baumeister an einem Fieber.

Henry Eckford war ohne Zweifel ein Mann von Genie. Er war in den höheren Zweigen seiner Kunst nicht vollständig gebildet worden, aber durch die Macht seiner Talente erhob er sich zu der Stufe derjenigen, welche es waren. Seine Ansichten von der Kraft der Schiffe waren richtig, practisch und gänzlich frei von Vorurtheilen, und sein Auge war eben so richtig, wie sein Urtheil. Als Mensch genoß er eine hohe Achtung, und als Bürger bewies er ein edles Zutrauen in die Regierung, indem er sein ganzes Glück von dem des Staates abhängig machte, zu einer Zeit, wo andere mit lauteren Versicherungen der Ergebenheit mißtrauisch, zurückhaltend und falsch blieben. Er verheirathete sich frühzeitig in New-York und hinterließ Nachkommen der dritten Generation, als er seine Heimath, die ihm seit vierzig Jahren theuer geworden war, wegen des Unternehmens im Osten verließ und wohin er bei dessen Beendigung zurückkehren wollte.

Digitized by Google

sorgfältig jedes Gefecht vermieden, das entscheidend ausfallen mußte, wenn es nicht unter Umständen geschehen konnte, welche den Sieg gewiß machten.

Auf dem Champlain See nahm der Feind im Laufe des Krieges mit Hülfe seiner Armee den Eagle und den Growler. Diese beiden Fahrzeuge wurden später wieder zurück erobert unter dem Namen der Chubb und Finch, und die ganze englische Force wurde geschlagen. Das Glück des Feindes auf dem Erie-See beschränkte sich auf den Ueberfall der vier Schooner, wie in diesem Capitel erwähnt wurde; während er ebenfalls durch Ueberraschung den Detroit und Caledonia verlor, sein ganzes Geschwader im Gefecht war und ein Schooner auf dem Huron See in die Luft gesprengt wurde. Das Glück des Feindes auf dem Ontario See bestand in der Wegnahme der Julia und des Growler in der Affaire vom 10. August, und der Wiedereroberung des letzteren Fahrzeuges zu Oswego. Bei keiner anderen Gelegenheit, mit Ausnahme des Bootes des Mr. Gregory, und eines Bootes mit einer Kanone und zwei Tauen, fiel irgend eine der Marine angehörige Person oder Sache in seine Hände. Er machte einen außerordentlich ohnmächtigen Angriff (vor Ankunft des Commodore Yeo) auf den Harbour, wurde bei einem späteren Angriff auf denselben Ort geschlagen, bewirkte die Einnahme von Oswego, und beging einige Verwüstungen zu Sodus und an der Mündung des Genesee Flusses. Einige Tage lang cooperirte er auch gele-

Digitized by Google

gentlich mit seiner Armee. Auf Seiten der Amerikaner wurde ein heftiger Angriff auf Kingston, 1812 unternommen; York wurde zweimal genommen, 1813, wie ebenfalls auch Fort George; eine Brigg wurde von York weggeführt und ein Fahrzeug von zwanzig Kanonen an demselben Orte verbrannt; desgleichen ein anderes von vierzehn Kanonen bei Presque-Insel; ein drittes an's Land getrieben und in die Luft gesprengt, westlich vom Niagara; sechs Bombenschiffe und drei Kanonenboote und viele kleinere Fahrzeuge wurden genommen, und zu verschiedenen Zeiten, zwei Capitaine, viele andere Offiziere und mehrere Hundert Matrosen und Marinesoldaten zu Gefangenen gemacht. Kingston wurde oft und enge blockirt, und die Amerikaner hatten mit kurzen und wenigen Ausnahmen die alleinige Herrschaft über den See. Das größere Alter des englischen über das amerikanische Gebiet als angebautes Land, verschaffte dem Feinde bedeutende Vortheile, von denen er sehr guten Gebrauch machte. Wegen der ungeheuren Hülfsquellen der englischen Marine, welche während des Jahres 1814 keine andere Beschäftigung, als diesen Krieg hatte, konnte Sir James Yeo der britischen Armee ohne allen Zweifel bedeutende Dienste leisten, obgleich die Ueberlegenheit während verschiedener der wichtigsten Monate der Jahreszeit verloren ging. Es darf überdies nicht vergessen werden, daß der mehr begüterte Theil des amerikanischen Volkes, welcher als eine Masse betrachtet, in Meinungsstreitigkei-

Digitized by Google

ten mit Großbritanien, der Nation selten treu war, sein Zutrauen in dem öffentlichen Credit so schwankend werden ließ, daß die kostspieligsten Operationen des Commodore Chauncey mit Hülfe eines geringgeschätzten Papiergeldes bestritten werden mußten. Gerade die Sicherheiten, welche Vernunft und Wahrheit den Kapitalisten als die besten in der Welt hätte anempfehlen sollen, ließ man in Mißcredit gerathen, so daß die Bemühungen sämmtlicher öffentlicher Beamten bedeutend erschwert wurden.

Kein Offizier der amerikanischen Marine stand jemals auf einem Posten von so großer Verantwortlichkeit und Wichtigkeit, wie jener war, den Commodore Chauncey bekleidete, und mit Recht darf man zweifeln, ob irgend ein anderer Offizier einer so hohen Pflicht sich besser, wie er, entledigt haben würde. Er erwarb sich die größte Achtung seines wachsamen, kühnen und geschickten Gegners und behielt bis an's Ende das vollkommenste Zutrauen seiner Regierung.

Digitized by Google

Dreizehntes Kapitel.

Kreuzfahrt der Constitution. — Die Constitution und die Cyane. Die Constitution und die Levant. — Capitain Stewart. — Die Constitution verfolgt. — Gutes Glück der Constitution.

Als Commodore Bainbridge im Jahr 1813 das Commando über die Constitution von 44 Kanonen aufgab, fand man dieses Schiff so sehr verfallen, daß die ausgedehntesten Reparaturen nothwendig wurden. Die Mannschaft wurde größtentheils nach den Seen geschickt, eine neue angeworben und das Commando dem Capitain Charles Stewart übergeben. Das Schiff konnte jedoch nicht vor dem Winter von 1814 in See gehen, wo es dann eine südliche Kreuzfahrt der Küste entlang unternahm. Als es auf der Heimkehr durch die westindischen Inseln passirte, traf es auf die Pique von 36 Kanonen, welches Schiff jedoch entkam, indem es in der Nacht durch die Mona-Passage lief. Vor ihrer Rückkehr nahm die Constitution den Picton von 14 Kanonen, einen Kriegs-Schooner des Feindes. Als sie die amerikanische Küste erreichte, wurde sie von zwei englischen Fregatten, der Juno und Ceres, in Marblehead Bai gejagt. Bald darauf ging sie nach Boston. Während dieser Kreuzfahrt hatte die Constitution außer dem Schooner, noch mehrere Prisen gemacht.

Digitized by Google

Am 17. December segelte die Constitution wieder von Boston ab, lief vor Bermuda, von dort in die Gegend von Madeira und dann in die Bai von Biscay. Nachher kreuzte sie eine Zeitlang im Angesicht des Felsens von Lissabon und machte zwei Prisen, von welchen eine zerstört und die andere eingeschickt wurde. Während sie in der Nähe von Lissabon war, entdeckte sie ein großes Schiff und machte Jagd auf dasselbe; aber ehe noch die Untersegel aufgezogen waren, traf sie auf eine der eben erwähnten Prisen, und während diese festgenommen wurde, war das fremde Segel verschwunden. Man glaubt, daß dieses Fahrzeug die Elisabeth von 74 Kanonen gewesen sei, welche bei ihrer Ankunft zu Lissabon hörte, daß die Constitution an der Küste umher kreuze und sogleich zur Jagd auf dieselbe auslief; aber Capitain Stewart stand in der Richtung nach Süden und Westen zur Auffindung eines dort vermutheten Feindes.

Als Capitain Stewart am Morgen des 20. Februar, wo ein leichter Levanter wehte, nichts entdeckt hatte, ließ er, von einem jener unerklärlichen Impulse angetrieben, das Steuer beilegen, und das Schiff wich nun von seinem Curs nach Südwest ab, indem es seine Stellung in jener Richtung auf fünfzig oder sechzig Meilen änderte. Um 1 Uhr Nachmittags entdeckte man vom Backbord-Bug ein fremdes Segel, worauf das Schiff zwei oder drei Punkte dem Winde näher steuerte und die Segel zur Jagd richtete. Nach ungefähr 20 Minuten

Digitized by Google

entdeckte man, daß der Fremdling ein Dreimaster sei und eine Stunde später sah man ein zweites Fahrzeug, mehr windabwärts, welches man um 2 Uhr ebenfalls als einen Dreimaster erkannte. Die Constitution setzte ihren Curs fort, alle drei Fahrzeuge gegeneinander gerichtet, bis gegen 4 Uhr, wo der nächste der Fremdlinge dem Schiffe, windabwärts, ein Signal gab und bald darauf von seinem Curs abwich und gegen seinen Gefährten zulief, der damals ungefähr drei französische Meilen windabwärts von ihm stand. Die Constitution segelte unverzüglich gerade auf sie zu und zog Ober- und Unterbeisegel auf. Man hatte nun keinen Zweifel mehr, daß die Fremdlinge Feinde seien; das nächste Schiff hatte das Ansehen einer kleinen Fregatte, und das andere, windabwärts, das einer großen Kriegsschaluppe. Das erstere hatte Nebensegel zu beiden Seiten aufgezogen, während das andere nur wenig Segel trug, um seinen Gefährten näher kommen zu lassen. Capitain Stewart glaubte, es sei ihre Absicht, fern zu bleiben, wie sie es mit Segeln am besten vermochten, bis zur Nacht und dann zu entkommen, und demnach zog er alles auf, was nur angewendet werden konnte, um das nächste Schiff unter seine Kanonen zu bekommen. Gegen halb 5 Uhr brach die Haupt-Bramstange, da die Raa fehlerhaft war und das verfolgte Schiff gewann Vorsprung. Einige Kanonen wurden nun abgefeuert, aber da die Kugeln zu kurz fielen, so gab man den Versuch, den Feind zu verstümmeln, auf.

Digitized by Google

Um halb 6 Uhr, als man fand, daß es unmöglich sei, die Feinde an einer Vereinigung zu verhindern, bereitete sich die Constitution, noch etwas weiter als eine französische Meile von dem entferntesten Schiffe, zum Gefecht vor. Zehn Minuten später passirten die beiden Verfolgten einander auf den Anruf, stellten sich mit dem Vordertheil gegen Norden, zogen die Untersegel ein und machten augenscheinliche Anstalten zum Gefecht. Nach wenigen Minuten steuerten beide Schiffe plötzlich nahe beim Winde, um ihn der amerikanischen Fregatte abzugewinnen; da sie aber bemerkten, daß diese sich ihnen zu schnell näherte, so zogen sie ihre Untersegel wiederum ein und stellten sich gegen den Wind, das kleinste Schiff voraus.

Um 6 Uhr Abends hatte die Constitution den Feind vollkommen unter ihren Kanonen und zog nun ihre Flagge auf. Die Fremdlinge beantworteten diese Herausforderung, indem sie englische Flaggen zeigten, und fünf Minuten später legte sich das amerikanische Schiff zur Seite des hintersten Fahrzeuges, auf Taulänge, mit gefüllten Segeln vorwärts eilend, bis die drei Schiffe beinahe ein gleichseitiges Dreieck bildeten, die Constitution windwärts. In dieser meisterhaften Stellung begann das Gefecht, indem die drei Fahrzeuge ein heftiges und anhaltendes Feuer beinahe eine Viertelstunde lang unterhielten, worauf das des Feindes bemerkbar nachzulassen anfing. Da das Meer mit einer undurchdringlichen Rauchwolke

Digitized by Google

bedeckt war und nun der Mond schien, so ließ Capitain Stewart die Canonade einstellen. In drei Minuten hatte sich der Rauch zertheilt, worauf man das leitende Schiff des Feindes auf der Seite der Constitution, windabwärts erblickte, während das hinterste Fahrzeug mit dem Winde steuerte, als beabsichtige es zu wenden und den Stern jener zu kreuzen. Indem die amerikanische Fregatte dem ihr zur Seite liegenden Schiffe eine volle Lage gab, schlug sie ihre Haupt- und Besan-Toppsegel, mit gesetzten Topp-Gallantsegeln flach zurück, ließ ihre Bugsprietsegel fliegen und wandte sich schnell zurück, so daß der Feind gezwungen war, noch ein Mal zu füllen, um nicht der Länge nach bestrichen zu werden. Das leitende Schiff versuchte nun zu wenden, um das Vordertheil der Constitution zu kreuzen, als die letztere füllte, vorwärts schoß und ihren Gegner zwang, unter einer, ihn der Länge nach bestreichenden vollen Lage, mit dem Winde schräg abzusegeln, um der Gewalt des Feuers zu entgehen.

Die Constitution, welche bemerkte, daß das größte Schiff ebenfalls wandte, drehte sich nun auch und dessen Stern kreuzend, beschoß sie es in voller Länge, obgleich der Feind sich unverzüglich mit dem Winde legte und seine Backbord-Lage abfeuerte; aber als die Constitution nahe an seinem Wetter-Quarter anlief, strich er die Flagge. Mr. Hoffmann, der zweite Lieutenant der Constitution, wurde sogleich abgeschickt, um von der Prise

Digitized by Google

Besitz zu nehmen; es war das britische Schiff Cyane, unter Capitain Falcon.

Unterdessen hatte das Schiff, welches mit dem Winde gelaufen war, nicht die Absicht, seinen Gefährten im Stich zu lassen, sondern war blos wegen des verstümmelten Zustandes seines laufenden Takelwerks aus dem Gefecht gezwungen worden, um dem Gewicht des Feuers der Constitution zu entgehen. Es wußte nichts von dem Schicksal der Cyane und nach Verlauf einer Stunde, nachdem es seinen Schaden reparirt hatte, näherte es sich wieder und begegnete der Constitution, welche auf dem Wege war jenes aufzusuchen. Es war beinahe 9 Uhr, ehe sich die beiden Schiffe in entgegengesetzter Richtung kreuzten, die Constitution windwärts, und ihre vollen Lagen auf einander abfeuerten. Das englische Schiff, seinen Gegner zu stark findend, hielt auf der Stelle zurück, wobei es eine volle Lage der Länge nach erhielt; die Constitution eilte ihm nach und unterhielt ein wirksames Feuer mit ihren beiden Kanonen im Bug, so daß beinahe eine jede Kugel einschlug. Die beiden Schiffe waren sich einander so nahe, daß man das Krachen der Planken des feindlichen Schiffes an Bord der Constitution deutlich hören konnte. Das erstere konnte dies nicht lange aushalten und um 10 Uhr Abends kam es mit dem Winde, feuerte eine Kanone windwärts ab und strich die Flagge. Mr. W. B. Shubrik, der dritte Lieutenant, wurde nun an Bord geschickt, um Besitz zu

Digitized by Google

nehmen, wo es sich fand, daß die Prise der Levant von 18 Kanonen, unter dem Hon. Capitain Douglas war.

Auf dieser Kreuzfahrt führte die Constitution 52 Kanonen und hatte eine Besatzung von ungefähr 470 Mann, von denen einige auf einer Prise abwesend waren. Die Cyane war eine Fregatte, welche eigentlich 24 Kanonen führte, obgleich sie in Steele's Liste nur als ein Zwanziger angeführt ist; sie führte auf dem Kanonendeck 22 Zweiunddreißig Pfund Karthaunen, und 10 Achtzehn Pfund Karthaunen nebst 2 Jagdkanonen auf ihrem Quarterdeck und Vordercastell, also 34 im Ganzen. Der Levant war ein neues Schiff von 18 Kanonen, und führte 18 Zweiunddreißig Pfund Karthaunen, einen beweglichen Achtzehner auf dem Toppgallant-Vordercastell, und 2 Jagdkanonen, oder 21 im Ganzen. Auf der Cyane fand man 168 Gefangene, von denen 26 verwundet waren; die genaue Zahl der Gebliebenen ist nicht bekannt geworden, aber Capitain Stewart, wahrscheinlich nach der Musterrolle schließend, berechnete sie auf 12, womit die von den Engländern bekannt gemachten Angaben nicht übereinstimmen, indem einige nur 4, andere 6 Todte annehmen. Die Mittelzahl ist wahrscheinlich die richtigste. Ihre regelmäßige Besatzung war ungefähr 185 Mann, alle gezählt, und man hat keine Ursache zu glauben, daß sie nicht beinahe oder vollkommen vollzählig gewesen sei. Capitain Stewart nimmt an, daß sie während des Gefechtes 180 Mann stark gewesen sei, und dies ist wahrscheinlich das

Digitized by Google

Richtige. Die Besatzung des Levant soll 130 Mann, alle gezählt, gewesen sein; doch aus einer Erklärung, welche kurz nachher von einigen Offizieren derselben in Barbadoes bekannt gemacht wurde, geht hervor, daß auf den beiden Fahrzeugen sehr viele Ueberzählige gewesen sind, welche auf dem Wege nach den westlichen Inseln waren, um ein dort im Bauen begriffenes Schiff wegzubringen. Capitain Stewart nimmt an, daß der Levant, während des Gefechts, eine Besatzung von 156 Mann gehabt habe, von denen 23 getödtet und 16 verwundet wurden. Die erste Angabe mag zu hoch gewesen sein, doch die Wahrheit wird wahrscheinlich nie herausgebracht werden. Man glaubt, daß ein englischer Bericht über dieses Treffen nie veröffentlicht worden ist, aber die Erklärung von Barbadoes setzt den Gesammtverlust der beiden Fahrzeuge auf 10 Todte und 28 Verwundete; andere englische Angaben steigern denselben sogar auf 41 im Ganzen. Er mag etwas geringer gewesen sein, als Capitain Stewart ihn schätzte, obgleich seine Angabe der Zahl der Verwundeten richtig gewesen sein muß, war aber wahrscheinlich bedeutend höher als die englischen Schätzungen ihn aufstellten. Die Constitution hatte einen Verlust von 3 Todten und 12 Verwundeten, also im Ganzen 15 Mann. Um 1 Uhr Nachmittags am 21. war sie zu einem andern Gefecht bereit. Obgleich mehr als drei und eine halbe Stunde verging, von der Zeit wo dieses Treffen begann, ehe der Levant die Flagge strich, so dauerte das wirkliche Gefecht

Digitized by Google

doch nicht länger als drei Viertelstunden. Als ein nächtliches Treffen war das Benehmen auf beiden Seiten außerordentlich gut und der Feind feuerte viel besser als gewöhnlich. Die Constitution wurde während dieses Gefechts öfters im Rumpfe getroffen, als in ihren beiden früheren Schlachten, obgleich sie weniger an Mannschaft verlor, wie in dem Treffen mit dem Java. Keiner ihrer Offiziere war beschädigt worden.

Die Manier, mit welcher Capitain Stewart bei dieser Gelegenheit sein Schiff lenkte, erregte viel Bewunderung unter Seemännern, da es etwas ganz Ungewöhnliches ist, daß ein einzelnes Schiff mit zwei Gegnern in's Gefecht kommt, ohne der Länge nach bestrichen zu werden. Die Constitution entging diesem nicht nur, sondern sie bestrich auch beide ihrer Gegner, und die Art, wie sie im Rauche zurückwich und füllte, wodurch sie ihre beiden Gegner windabwärts trieb, als sie am Stern und Vordertheil kreuzen wollten, gehört zu den brillantesten Manövers in den Jahrbüchern der Schiffskunst.

Man ist es dem Capitain Douglas als einem tapferen Feinde schuldig, zu sagen, daß er sich die Achtung der Amerikaner durch seine unerschrockene Ausdauer bei der Unterstützung seines Gefährten erwarb. Obgleich der Versuch vielleicht nicht geglückt sein würde, so hatte er doch während der Zeit, welche nothwendig verloren gehen mußte, als man die Cyane sicherte, gute Gelegenheit, die

Digitized by Google

Flucht zu ergreifen, wovon er jedoch edelmüthig keinen Gebrauch machte.

Capitain Stewart verfügte sich mit seinen beiden Prisen nach Port Praya, wo er am 10. März anlangte. Hier wurde ein Fahrzeug als Cartelschiff gebraucht und mehr als 100 der Gefangenen wurden gelandet, in der Absicht, es für die See ausrüsten zu helfen. Am Sonnabend des 11. März 1815, etwas nach Mittag, während ein Kutter abwesend war, um das Cartelschiff unter den Stern der Fregatte zu bringen, ging Mr. Shubrik, jetzt erster Lieutenant der Constitution*) gerade auf dem Verdeck auf und ab, als seine Aufmerksamkeit durch einen plötzlichen Ausruf eines englischen Seecadetten erregt wurde, nämlich, daß ein großes Schiff in der Entfernung zu sehen sei. Ein strenger Verweis von einem der englischen Capitaine mit leiser Stimme erfolgte, und mit einem Blick über das Quarter entdeckte man die Ursache dieser kleinen Unterbrechung. Das Meer war auf der Oberfläche mit einem dichten Nebel bedeckt und die Luft war ebenfalls oberhalb ziemlich dick, aber in der letzteren waren die Segel eines großen Schiffes sichtbar. Es schien gegen den Wind, nach dem Ufer zu, zu stehen und näherte sich augenscheinlich der Rhede. Nachdem Mr. Shubrik den Fremling beaugenscheinigt hatte, ging er hinunter und raportirte an Capitain Stewart. Dieser Offizier bemerkte kalt-

*) Die Messrs. Ballard und Hoffmann befanden sich auf den Prisen.

Digitized by Google

blütig, daß es wahrscheinlich eine englische Fregatte oder Indienfahrer sei und befahl dem Lieutenant, auf das Verdeck zurück zu kehren, die Leute zusammen zu rufen und das Schiff zum Auslaufen und Angriff fertig zu halten. Sobald dieser Befehl gegeben worden war, sah der Offizier noch einmal nach dem Fremdling und entdeckte in derselben Richtung die Segel von noch zwei anderen Schiffen über die Nebelfläche hervorragen. Sie waren augenscheinlich schwere Kriegsschiffe und unverzüglich wurde Capitain Stewart von dieser neuen Entdeckung in Kenntniß gesetzt. Dieser rasch entschlossene Offizier war keinen Augenblick über die zu ergreifenden Maßregeln in Zweifel, indem er wohl wußte, daß die Engländer die Neutralität eines Hafens nicht achteten, wenn er nicht eine hinlängliche Force besaß, um ihnen widerstehen zu können, oder nicht einer Nation gehörte, die sie zu respectiren hatten. Er gab sogleich den Prisen das Signal, zu folgen und ließ das Ankertau der Constitution kappen. In zehn Minuten, nachdem dieser Befehl gegeben worden war oder in fünfzehn, nachdem das erste Schiff gesehen wurde, stand die amerikanische Fregatte aus der Rhede unter ihren drei Toppsegeln.

Die ruhige und Offiziermäßige Art, in welcher das Auslaufen bewirkt wurde, ist sehr gelobt worden, da auch nicht ein Augenblick durch Uebereilung und Verwirrung verloren ging. Die Prisen folgten mit Schnelligkeit. Der nordöstliche Passatwind wehte und die drei Fahrzeuge pas-

Digitized by Google

stirten in die See, ungefähr in Kanonenschußweite windwärts von dem feindlichen Geschwader, als sie East Point vorüberfuhren. Als die Constitution vom Lande entfernt war, kreuzte sie ihre Topp-Gallant Raaen, und zog alle leichten Segel auf, die nur ziehen konnten. Die englischen Gefangenen am Lande nahmen von einer Batterie Besitz und feuerten auf sie beim Auslaufen. Sobald die amerikanischen Schiffe dem Feinde den Wind abgewonnen hatten, wendete der letztere, und die sechs Fahrzeuge standen nun auswärts in südlicher und östlicher Richtung mit allen Segeln, die nur immer ziehen wollten und mit einer Schnelligkeit von ungefähr zehn Knoten.

Der Nebel lag immer noch so dick auf dem Wasser, daß die Rumpfe der feindlichen Schiffe verhüllt wurden, aber man hielt sie für zwei Linienschiffe und eine große Fregatte, von denen das hinterste und windabwärts stehende der Commodore war. Die Fregatte gewann den amerikanischen Schiffen den Wind ab, erhielt den Vorsprung vor dem Levant und der Cyane, blieb aber hinter der Constitution zurück, während die beiden größeren Schiffe mit ihr Schritt hielten. Sobald die Constitution vom Lande entfernt war, ließ sie zwei Boote am Stern wegtreiben, weil sie zu sehr vom Feinde gedrängt wurde, um dieselben einnehmen zu können. Die Cyane blieb allmählig und windwärts zurück, so daß man mit Gewißheit schließen durfte, daß das feindliche Schiff, welches den Wind am günstigsten hatte, bald an ihrer Seite sein würde.

Digitized by Google

Zehn Minuten nach ein Uhr wurde ihr vom Capitain Stewart das Zeichen zum Wenden gegeben, und Mr. Hoffmann, der Prisenmeister, gehorchte diesem Befehle. Man erwartete nun, daß eins der feindlichen Schiffe ihr nachfolgen würde, aber in dieser Hoffnung betrog man sich. Da die Cyane fand, daß sie nicht verfolgt wurde, setzte sie ihren Lauf fort, bis sie im Nebel verschwand, worauf Mr. Hoffmann noch einmal wendete, in der Voraussetzung, daß der Feind ihn windabwärts verfolgen würde. Dieser kluge Offizier benutzte seinen Vortheil, indem er lange genug windwärts steuerte, damit der Feind, wenn er ihn verfolgen sollte, voraus käme, segelte dann gerade zu nach Amerika und kam am 10. des folgenden April glücklich in New-York an.

Die drei Schiffe des Feindes setzten die Verfolgung der Constitution und des Levant unterdessen fort. Je weiter die Fahrzeuge vom Lande sich entfernten, desto mehr verlor sich der Nebel, obgleich er immer noch die Oberfläche des Wassers so dicht bedeckte, daß Capitain Stewart über die Force des Feindes in Ungewißheit blieb. Die englischen Offiziere an Bord der Constitution behaupteten, das Schiff, welches ihrer Spur nahe kam, sei die Acasta, von 40 Kanonen, unter Capitain Kerr, ein Schiff mit Vierundzwanzigpfündnern, und man glaubte, daß die drei ein Geschwader bildeten, welches wegen dem President, Peacock und Hornet kreuze, und aus dem Leander, von 50 Kanonen, unter Sir George Collier,

dem Newcastle, von 50 Kanonen, unter Lord George Stuart, und der Acasta, bestehe. Wie es sich später zeigte, so waren sie es wirklich. Der Newcastle war das Schiff windabwärts von der Constitution und um halb drei Uhr war der Nebel so tief gefallen, daß man die Offiziere auf den Hängmatt-Tüchern stehen sehen konnte, obgleich die Linie der Stückpforten noch nicht sichtbar war. Es eröffnete nun sein Feuer Divisionsweise und vom Blitze der Kanonen durch den Nebel konnte man ungefähr auf die Stärke seiner Bewaffnung schließen. Die Kugeln schlugen in das Wasser auf hundert Ruthen von dem amerikanischen Schiffe, erhoben sich jedoch nicht wieder. Um 3 Uhr Nachmittags war der Levant so weit zurückgeblieben, daß er in dieselbe Gefahr kam, aus welcher die Cyane so kurz vorher sich gerettet hatte, und deßhalb gab ihm Capitain Stewart das Signal, ebenfalls zu wenden. Mr. Ballard gehorchte auf der Stelle und sieben Minuten später wendeten die drei englischen Schiffe auf Signal, und verfolgten die Prise, indem sie die Constitution in einer verschiedenen Richtung mit der Geschwindigkeit von eilf Knoten ihren Weg fortsetzen ließen.

Mr. Ballard, welcher den Feind entschlossen sah, den Levant zu verfolgen, da die Acasta mit dem Winde hinter seiner Spur war, lief in Port Praya zurück und ankerte um 4 Uhr auf 150 Ruthen vom Ufer unter einer starken Batterie. Die feindlichen Schiffe hatten ihr Feuer eröff-

Digitized by Google

net, sobald als sie sahen, daß der Levant den Ankergrund erreichen würde, und alle drei feuerten nun auf die Prise. Nachdem diese das Feuer eine geraume Zeit lang ausgehalten hatte, strich sie die Flagge. Niemand wurde auf dem Levant beschäftigt, indem Mr. Ballard, sobald das Schiff geankert hatte, die Leute sich auf dem Verdeck niederlegen ließ. Die englischen Gefangenen in der Batterie hatten ebenfalls auf den Levant gefeuert.

Sir Georg Collier wurde wegen seines bei dieser Gelegenheit befolgten Verfahrens sehr getadelt. Gewiß war es ein Fehler, den Levant von mehr als Einem Schiffe verfolgen zu lassen, obgleich die Stellung des Leander im Nebel, so weit zurück und windabwärts, dem Oberoffizier nicht die beste Gelegenheit verschaffte, den Lauf der Dinge zu beobachten. Die sicherste Aussicht war zwar vorhanden, daß die Acasta während der Nacht die Constitution zum Gefecht bringen würde, aber die anderen Fahrzeuge konnten vielleicht so weit zurückbleiben, daß der Ausgang dennoch zweifelhaft erscheinen mußte.

Wie verschieden man auch über das Benehmen des Feindes urtheilen mag, so kann über das des Capitain Stewart doch nur Eine Meinung herrschen. Die Schnelligkeit, womit er seinen Entschluß faßte, die Klugheit, mit welcher er den Curs der Prisen zu ändern befahl, und die Festigkeit, mit welcher die Constitution geführt

Digitized by Google

wurde, trugen dazu bei, ein professionelles Ansehen, daß schon bereits sehr hoch stand, noch mehr zu erheben.

Also endigten die Thaten der braven Constitution oder Old Ironsides, wie sie zärtlicher Weise in der Marine genannt wurde. Capitain Stewart, nachdem er seine Gefangenen zu Maranham gelandet, und zu Portorico gehört hatte, daß der Friede geschlossen war, führte sie nach New-York gegen die Mitte des Monats Mai. Im Verlauf zweier Jahre und neun Monaten war dieses Schiff in drei Schlachten gewesen, war zweimal gefährlich verfolgt worden und hatte fünf Kriegsschiffe genommen, von denen zwei Fregatten und eines fregattenartig gebaut war. Während ihrer ganzen Dienstzeit, sowohl vor Tripolis, als in diesem Kriege, war ihr gutes Glück auffallend. Sie verlor nie einen Mast, strandete niemals und litt kaum irgend einen auf der See gewöhnlichen Schaden. Obgleich sie so oft in der Schlacht war, so fand doch niemals ein ernsthaftes Blutvergießen am Bord statt. Einer ihrer Commandeurs war verwundet und vier von ihren Lieutenants getödtet worden, zwei davon auf ihrem eigenen Verdeck und zwei auf dem des Intrepid; aber im Ganzen war ihre Laufbahn eine solche, um ihr den Namen „das glückliche Schiff" zu verdienen. Ihr Glück dürfte jedoch eine Erklärung darin finden, weil sie stets vortrefflich geführt wurde. Während ihrer zwei letzten Kreuzfahrten besaß sie gewiß eine so gute Mannschaft, als je auf einer Fregatte gefunden wurde.

Digitized by Google

Sie bestand hauptsächlich aus Leuten von Neu-England, und man hat von ihnen sogar gerühmt, daß sie beinahe fähig gewesen wären, das Schiff ohne Offiziere in's Treffen zu bringen.

Vierzehntes Kapitel.

Commodore Decatur's Geschwader. — Der President verfolgt. — Der President und der Endymion. — Wegnahme des President. — Der Hornet und der Penguin. — Der Hornet verfolgt. — Entkommen des Hornet. — Ankauf neuer Fahrzeuge. — Amerikanischer Gewinn.

Als Com. Rodgers den President im Sommer von 1814 verließ, um das Commando über die Guerriere zu übernehmen, wurde Com. Decatur auf jenes Schiff versetzt, indem die United States und der Macedonian, damals in der Thames blockirt, beigelegt worden, und der Hornet, unter Capitain Biddle, zu deren Beschützung bestellt war. Dieser Dienst war für einen Offizier, besonders von dem lebhaften Geiste des letztern Herrn, sehr lästig, und da er in seinen Vorstellungen, davon enthoben zu werden, beharrlich blieb, so erhielt er endlich den Befehl, sich an Com. Decatur zu New-York anzuschließen, wo der President eine Zeitlang aufgehalten wurde, um Theil an der Vertheidigung des Hafens zu nehmen, während der Feind im Laufe der milden Witterung an der Küste seine Verwüstungen fortsetzte. Kaum hatte Capitain Biddle diesen willkommenen Befehl erhalten,

Digitized by Google

als er auch die erste günstige Gelegenheit zum Auspassiren ergriff, und, indem er das Blockade-Geschwader östlich liegen ließ, nach New-York eilte. Dies geschah im Monat November 1814, und Com. Decatur besaß nun eine Force, welche aus dem President von 44 Kanonen, seinem eigenen Schiffe; dem Peacock von 18 Kanonen, unter Capitain Warrington; dem Hornet von 18 Kanonen, unter Capitain Biddle, nnd dem Tom Bowline, einem Proviantschiff, bestand. Der Ort seiner Bestimmung war Westindien, woselbst man glaubte, unter den werthvollen englischen Handelsschiffen großen Schaden anrichten zu können.

Wegen verschiedener Ursachen, aber hauptsächlich um dem Wunsche der Regierung zu genügen, eine Force zur Abweisung der Verwüstungen des Feindes zu New-York zu behalten, konnte Com. Decatur erst gegen Mitte des Monats Januar 1815 zur See gehen. Der President lief allein nach Sandy Hook hinab, indem er die anderen Fahrzeuge bei Staten Eiland zurückließ, und in der Nacht des 14. machte er den Versuch, die Sandbank zu kreuzen. In Folge der Dunkelheit verfehlten die Lootsen den Kanal, das Schiff lief auf und stampfte während anderthalb Stunden auf dem Sande. Gegen 10 Uhr hatte die Fluth ihre Höhe erreicht, und es wurde nun in tiefes Wasser getrieben. Obgleich das Fahrzeug bedeutenden Schaden genommen hatte, so war es doch unmöglich, wieder zurückzukehren, und da eine starke blockirende

Force in der Entfernung lag, so war es nothwendig, Segel beizusetzen, um noch vor dem Morgen von der Küste wegzukommen. Am vorigen Tage war das Wetter sehr stürmisch gewesen, und da Com. Decatur sehr richtig urtheilte, daß der Feind windabwärts getrieben sei, so beschloß er, dem Lande in nördlicher und östlicher Richtung entlang zu laufen, als das beste Mittel, eine bedeutend stärkere Force zu vermeiden. Dieser Entschluß war verständig, und hätte sich der Aufenthalt bei der Sandbank nicht ereignet, so würde er auch glücklich durchgeführt worden sein. Nachdem das Schiff ungefähr fünf Stunden lang in nordöstlicher Richtung gelaufen war, wurde dessen Curs zu S. O. bei O. geändert. Zwei Stunden später entdeckte man ein fremdes Segel vorwärts in Kanonenschußweite, und da bald darauf noch zwei andere gesehen wurden, so hielt der President an und passirte nördlich von ihnen allen. Bei Tagesanbruch sahe man vier Schiffe auf der Verfolgung begriffen, eins an jeder Seite und zwei am Stern. Das nächste Fahrzeug hielt man für den Majestic rasée, welcher eine oder zwei volle Lagen abfeuerte, in der Hoffnung, die amerikanische Fregatte zu verstümmeln, aber ohne Erfolg. Man weiß jetzt, daß der Feind von dem Sturme verschlagen worden, und gerade auf dem Rückweg nach seiner Station begriffen war, als sich dieses unglückliche Zusammentreffen ereignete.

Die Verfolgung dauerte den ganzen Vormittag, da

Digitized by Google

der Wind schwächer und veränderlich wurde. Der Majestic blieb bedeutend zurück, aber das nächste Schiff, der Endymion von 40 Kanonen, eine Vierundzwanzigpfündner Fregatte, war nahe gekommen, und da der President sehr tief ging, weil er zu einer langen Kreuzfahrt mit Vorräthen gefüllt war, so begann Com. Decatur, ihn leichter zu machen. Unglücklicherweise waren der Commandeur, sämmtliche Lieutenants und der Segelmeister mit dem Schiffe in einem gewissen Sinne unbekannt, indem die meisten nie mit ihm zur See gewesen waren, und keiner von allen in verantwortlicher Stellung. Der Dienst, ein Schiff in der Verfolgung zu erleichtern, ist einer der schwierigsten in der Seemannskunst, und sollte stets nur von solchen Personen unternommen werden, welche vollkommen mit dem Wasserzug, Gewicht und Packraum des Fahrzeuges bekannt sind. Das bloße Ausleeren eines halben Dutzend Wasserfässer mehr an einem Ende, als an dem andern, kann schon dem Segeln viel schaden, und die äußerste Sorgfalt muß daher beobachtet werden, damit nicht durch die Unbesonnenheit der Untergebenen im Raume die Berechnungen des Commandeurs auf dem Verdeck vereitelt werden. Auf der andeen Seite entschloß sich Com. Decatur, diese gefährliche Operation unter so günstigen Umständen vorzunehmen, als die Unbekanntschaft mit dem Schiffe nur immer zulassen wollte, nämlich während der Wind schwächer wurde und beinahe direct von hinten kam.

Digitized by Google

Ob das Segeln des President durch den Prozeß der Erleichterung wirklich nicht verschlechtert wurde, weiß man jedoch nicht, denn der Feind erhielt durch den Wechsel des Windes einen bedeutenden Vortheil. Während derselbe bei dem amerikanischen Schiffe immer noch schwach war, brachten die britischen gegen 3 Uhr Nachmittags einen frischen Windzug mit sich herauf. Bald darauf eröffnete der Endymion, das nächste Fahrzeug, welches auf Schußweite gekommen war, sein Feuer mit den Bug-Kanonen, welches der President mit seinen Jagd-Kanonen im Stern erwiederte. Eines jeden Absicht war, das Sparrenwerk des andern zu verstümmeln. Man sagt, daß die Kugeln der Amerikaner bei dieser Gelegenheit mit einer so ungewöhnlich geringen Kraft geworfen wurden, daß man seitdem die Qualität ihres Pulvers in Zweifel gezogen hat. Man behauptet sogar, daß diese Kugeln, wenn sie aus dem Rauche drangen, deutlich gesehen wurden, ehe sie einschlugen.

Um 5 Uhr Nachmittags war der Endymion dem Steuerbord des President so nahe, daß keine Kanone des letzteren mehr treffen wollte, ohne den Curs zu verändern. Das Feuer des englischen Schiffes wurde nun außerordentlich lästig, denn es hatte beinahe gerades Ziel, und jede Kugel riß etwas vom Takelwerk mit sich fort. Dennoch hielt man es aus, weil man hoffte, es würde sich zur Seite herbei machen und dem President Gelegenheit geben, seine vollen Lagen anzuwenden. Da jedoch

Digitized by Google

Capitain Decatur fand, daß der Feind durch Laviren vorsichtig seine Stellung behauptete, so faßte er einen Entschluß, der mit der Ritterlichkeit seines Charakters ganz besonders im Einklang stand.

Es war augenscheinlich, daß das Segeln des President entweder durch die auf der Sandbank erhaltenen Beschädigungen, oder durch die Art, wie er erleichtert wurde, verschlechtert worden war und so blieb eine Rettung durch die Flucht beinahe unmöglich. Commodore Decatur entschloß sich deßhalb, einen Versuch zu machen, die Schiffe zu wechseln, nämlich den Endymion durch Entern zu nehmen, mit der Prise zu entkommen und sein eigenes Schiff dem Feinde zu überlassen. In dieser Absicht entschloß er sich, abzuhalten und Alles dem guten Ausgang des Experiments anheim zu stellen. Der Plan wurde den Leuten mitgetheilt, welche denselben mit Freuden aufnahmen und beim Eintritt der Dämmerung legte man das Steuer bei, wodurch der Wind über das Taffrel gebracht wurde und das Schiff nach Süden zu stehen kam. Aber die Bewegungen wurden so genau beobachtet, daß der Endymion ebenfalls in demselben Augenblick abhielt, worauf beide Schiffe bald zur Seite standen und ihre vollen Lagen abfeuerten. Die Versuche des President zum Annähern wurden jedoch vereitelt, denn die Fahrzeuge standen ungefähr eine Viertelmeile entfernt von einander, und als jener sich dem Feinde zu nähern bemühte, hielt sich dieser durch schräges Segeln von ihm

Digitized by Google

ab. Ohne eine größere Schnelligkeit im Segeln war es für Commodore Decatur unmöglich, an Bord seines Feindes zu kommen, so lange dieser ihn zu vermeiden Willens war, und so blieb ihm nichts weiter übrig, als den Versuch zu machen, ihn zu verkrüppeln. Beide Fregatten setzten demnach ihren Lauf vor dem Winde her fort, und unterhielten eine heftige Canonade zwei und eine halbe Stunde lang, wo der Endymion so sehr beschädigt war, daß er zurückblieb, indem die meisten seiner Segel von den Raaen weggeschossen waren. Der President stand in diesem Augenblick unter Bram-Nebensegeln, und es unterliegt keinem Zweifel, daß er seinen Feind, wenn er die Stellung wählte, zum Streichen leicht gezwungen haben würde; aber, obgleich die Nacht dunkel war, so konnte man jetzt doch die hinteren Schiffe erkennen, und so mußte er in seinem Curs bleiben, um dieselben zu vermeiden. Um dieses zu thun, passirte der President unter die volle Lage seines früheren Gegners, ohne ein Feuer zu erhalten, das ihn beschädigen konnte.

Es war nun halb 9 Uhr und der President setzte seinen Lauf in südöstlicher Richtung fort, indem er dabei seinen Schaden ausbesserte; aber es wurde unmöglich gefunden, ein Zusammentreffen mit den anderen Schiffen des Feindes zu vermeiden. Um 11 Uhr Nachts kam die Pomone von 38 Kanonen an den Wetterbug des amerikanischen Schiffes und gab ihm eine volle Lage; und als der Tenedos, von derselben Stärke, am Quarter näherte,

Digitized by Google

und auch der Majestic sich auf Schußweite am Stern befand, so blieb ein fernerer Widerstand nutzlos. Commodore Decatur hatte seine Leute, als er die beiden letzten Fregatten anlaufen sah, hinunter geschickt; da er aber fand, daß das Signal der Unterwerfung anfänglich nicht verstanden wurde und die Pomone ihr Feuer fortsetzte, so mußten sie wieder zu den Kanonen zurückkehren, worauf dann der Feind einhielt. Als der Majestic noch vor der Entfernung des Commodore Decatur herbeikam, so übergab dieser Offizier seinen Degen an dessen Capitain, als dem ältesten der anwesenden englischen Offiziere.

In dieser langen und nahen Canonade verlor der Präsident, nach den officiellen Berichten, 24 Todte und 56 Verwundete. Er war im Rumpfe bedeutend beschädigt und die Haupttheile des Sparrenwerks waren auf sehr schlimme Art verletzt. Durch einen jener Zufälle, welche das Schicksal der Menschen entscheiden, befanden sich unter den Gefallenenen der erste, vierte und fünfte Lieutenant *).

*) Messrs. Babbit, Hamilton und Howell. Mr. Fitz-Henry Babbit war von Massachusetts gebürtig, ein guter, obgleich unglücklicher Offizier, da dies das zweite Mal war, daß er als erster Lieutenant in diesem Kriege und nur wenige Stunden nach der Abfahrt von New-York gefangen wurde. Er stand gerade am Rande der hinteren Deck-Oeffnung, mit der Führung des Schiffes beschäftigt, und Commodore Decatur saß auf den Hängmatt-Tüchern, Befehle ertheilend, als die erste volle Lage des Endymion em-

Digitized by Google

Der Endymion hatte, nach den veröffentlichten Berichten, 11 Todte und 14 Verwundete, welche Angabe wahrscheinlich richtig ist, indem man weis, daß der Befehl gegeben worden war, nach dem Takelwerk dieses Schiffes zu zielen, um es zu verstümmeln, was auch wirklich gethan wurde. Man glaubt jedoch, auf achtbares Zeugniß, daß eine Menge Kugeln den Endymion im Rumpf trafen, welche nicht durchdrangen, eine Thatsache, welche in Vereinigung mit andern an diesem Tage gemachten Observationen, Veranlassung gegeben hat, die Güte des Pulvers des President zu bezweifeln. Wegen dieser einen, oder wegen beiden Ursachen verlor der Endymion nur ein Drittel der Leute im Verhältniß zu dem amerikanischen Schiffe, obgleich eine beträchtliche Anzahl der Leute des President durch das Feuer der Pomone

---

pfangen wurde. Eine Vierundzwanzig Pfund Kugel traf Mr. Babbit am Knie, er stürzte durch die Oeffnung hinunter und verletzte sich im Fallen den Schädel. Eine halbe Stunde nachher starb er. Mr. John Templar Shubrik, der zweite Lieutenant, mußte nun herauf kommen und das Sprachrohr übernehmen. Als dieser Herr hinten nach dem Kanonen-Verdeck ging, fragte er den Mr. Hamilton, welcher die Hinter-Kanonen commandirte, wie er sich befände. Grade als dieser im Begriff war, eine freundliche Antwort zu geben, wurde er von einer schweren Kugel beinahe in zwei Stücken zerrissen. Mr. Hamilton war von Südcarolina und ein Sohn des früheren Marine-Secretairs. Mr. Howell, der Sohn des vorherigen Gouverneurs Howell, von New-Jersey, wurde auf dem Quarter-Deck von einer Traubenkugel getödtet, welche seinen Hirnschädel zerschmetterte.

Digitized by Google

getödtet und verwundet wurde, als sie an ihre Kanonen zurückgehen mußten, ehe jene ihr Feuer eingestellt hatte.

Der Presidents wurde nach Bermuda geführt, aber sowohl er, wie der Endymion, verloren ihre Masten in einem Sturme, noch ehe sie den Hafen erreicht hatten. Der letztere mußte auch seine Oberdeck-Kanonen über Bord werfen. Commodore Decatur wurde kurz nachher auf Parole entlassen und späterhin nebst sämmtlichen überlebenden Offizieren, wegen des Verlustes seines Schiffes, mit Ehren freigesprochen. Ein niedriger Versuch wurde anfänglich in einigen englischen Schriften gemacht, um die Meinung zu erregen, als sei der President vom Endymion genommen worden, aber die Thatsachen waren zu bekannt, als daß derselbe hätte Eingang finden können. Nichts würde für den President leichter gewesen sein, als seine Stellung zu wählen, nachdem er den Endymion verließ, und er würde diesen wahrscheinlich auch genommen haben, ohne weiteren bedeutenden Verlust, da ein Schiff ohne Segel augenscheinlich der Gnade seines Feindes, der unter Bram-Nebensegeln aus dem Treffen hervorgeht, anheim gefallen sein muß. Der Unterschied im Verlust der beiden Fahrzeuge ist leicht zu erklären. Die zwei oder drei ersten vollen Lagen sind gewöhnlich die zerstörenden vollen Lagen. Der President litt mehr in der ersten halben Stunde des Gefechts mit dem Endymion, als in den folgenden zwei Stunden, und dies war die Zeit, in welcher sein eigenes Feuer

Digitized by Google

gegen das Sparrenwerk des Feindes gerichtet wurde. Die Thatsache, daß der Endymion erst nach drei oder vier Stunden, nachdem der President gestrichen hatte, sich bei den anderen Schiffen einfand, da er doch, wenn er fähig dazu gewesen wäre, allen Grund hatte, anders zu handeln, ist der beste Beweis von der Beschaffenheit der beiden Fahrzeuge, in so weit es die Bewegungskraft betrifft. Da nun der President die Kraft der Bewegung hatte, so würde die Wegnahme des Endymion unvermeidlich gewesen sein, wenn ihm eine frische volle Lage gegeben worden wäre, denn eine in gutem Zustand befindliche Fregatte liegt selten in der Nähe eines Gegners, ohne einen ernsthaften Eindruck auf dessen Rumpf zu machen, wenn der letztere nicht fähig ist, das Feuer zu erwiedern *).

Die Commandeure des Peacock, Hornet und Tom Bowline, unbekannt mit der Wegnahme des President, folgten ihm ungefähr am 22. zur See, indem sie einen starken Nordwesten benutzten und die Sandbank bei Tage passirten. Sie sahen den Feind in südlicher und östlicher Richtung gegen sich liegen, beachteten ihn aber nicht. Einige Tage nach der Abfahrt trennte sich der Hornet, zur Verfolgung eines Neutralen, worauf dann alle drei Fahrzeuge, so schnell wie möglich, ihren Weg nach der

*) Die Brigg Macedonian, ein Kauffahrteischiff, welche in Gesellschaft mit dem President segelte, entkam ohne Schwierigkeit.

Digitized by Google

Insel Tristan d'Acunha fortsetzten, welcher Ort als Sammelplatz von Commodore Decatur gewählt worden war. Der Peacock und Tom Bowline langten dort gegen die Mitte des Monats März an, wurden aber durch stürmisches Wetter vom Lande abgetrieben. Am Morgen des 23. desselben Monats lief der Hornet mit dem Winde frisch aus S. S. W. ein und war im Begriff zu ankern, als die Leute, welche die Toppsegel einnahmen, von der Höhe ein Segel windwärts entdeckten. Der Fremdling stand gegen Westen und war bald vom Lande eingeschlossen. Capitain Biddle ließ sogleich die Toppsegel wieder aufziehen und lief eine Strecke windwärts und gegen den Verfolgten, welchen man bald darauf, vor dem Winde her, herbeikommen sah. Da man über den Charakter des Fremdlings nur wenig Zweifel haben konnte, so stellte sich der Hornet entgegen, um seine Ankunft abzuwarten und sobald er nahe genug gekommen war, daß es kluger Weise geschehen konnte, wurde das Haupt-Toppsegel gebraßt und mit dem Schiffe hin und her lawirt, auch gelegentlich gewendet, beides, um ihn nahe kommen zu lassen und um nicht von seiner vollen Lage der Länge nach bestrichen zu werden.

Um 1 Uhr 40 Minuten Nachmittags war der Fremdling auf Musketenschußweite gekommen, zog die englische Flagge auf und feuerte eine Kanone ab. Auf diese Herausforderung stellte sich der Hornet mit dem Winde,

Digitized by Google

zeigte seine Flagge und antwortete mit einer vollen Lage. Fünfzehn Minuten lang unterhielten beide Fahrzeuge eine heftige Canonade, wovon die des amerikanischen Schiffes besonders lebhaft war, worauf der Feind, der es unmöglich fand, das Feuer des Hornet auszuhalten, sein Steuer beilegte und geradezu auf die Steuerbordseite des letzteren anlief, um sich ihm zur Seite zu legen. Des Feindes Bugspriet kam zwischen die Haupt- und Besanmast-Takelage des Hornet, welches zur Ausführung dieses Vorhabens eine gute Gelegenheit gab; aber obgleich dessen erster Lieutenant einen tapferen Versuch machte, seine Leute zu führen, so konnten sie doch nicht vermocht werden, ihm zu folgen. Capitain Biddle hatte die Enterer herbeigerufen, um Enterer zu vertreiben, und diese zeigten nun ein starkes Verlangen, auf das englische Schiff zu dringen, aber da er den großen Vortheil seiner Kanonen bemerkte, so verweigerte dieser entschlossene Offizier, der so frei gewesen sein würde diesen Weg zu wählen, sobald er es als seine Pflicht erkannt hätte, in eigener Person anzuführen, wohlweislich seine Erlaubniß.

Die Fahrzeuge befanden sich in dieser Lage nur eine oder zwei Minuten, als die Wellen den Hornet vorwärts trieben, wodurch seine Besanmast-Takellage, Davits und Spankerbaum weggerissen wurden und der Feind sich so drehte, daß er am Backbord-Quarter hing. In diesem Augenblick schickte Capitain Biddle den Segelmeister nach

Digitized by Google

vornen, um das Vorderſegel zu richten, damit die Fahrzeuge getrennt würden, als ein Offizier am Bord des engliſchen Schiffes ausrief, daß es ſich ergäbe. Die Stellung verhinderte irgend ein anderes Feuer, außer mit Musketen; dieſes wurde nun eingeſtellt und Capitain Biddle ſprang auf das Taffrel, um zu fragen, ob der Feind ſich wirklich ergeben habe. Er befand ſich innerhalb dreißig Fuß von dem Vorder-Caſtell des Feindes, als zwei Marineſoldaten an Bord deſſelben ihre Musketen auf ihn abfeuerten. Eine der Kugeln ſtreifte ſein Kinn und, indem ſie durch die Haut am Halſe drang, verurſachte ſie eine heftige, doch glücklicherweiſe nicht gefährliche Wunde. Dieſer Vorfall hatte ein ſcharfes Musketenfeuer vom Hornet zur Folge, die beiden Soldaten fielen auf der Stelle; das amerikaniſche Schiff ging in dieſem Augenblick vorwärts und der Feind verlor dadurch, indem die Fahrzeuge ſich trennten, ſein Bugſprit und Fockmaſt.

Der Hornet legte ſich nun herum und war im Begriff ein ſtreichendes Feuer zu eröffnen, als zwanzig Leute an der Seite und Vorderkaſtell des Feindes erſchienen, ihre Hände erhoben, um Pardon zu bitten, und eifrigſt ausriefen, daß ſie die Flagge geſtrichen hätten. Die Aufregung am Bord des amerikaniſchen Schiffes war jedoch ſo groß, wegen der Art der Verwundung ihres braven Capitains, daß Capitain Biddle und ſeine Offi-

Digitized by Google

ziere kaum im Stande waren, die Leute zu verhindern, eine andere volle Lage abzufeuern. *)

Die Prise war Sr. britischen Majestät Brigg Penguin, von 18 Kanonen, welche aber 19 Kanonen führte, nämlich, sechzehn Zweiunddreißig Pfund Karthaunen, zwei Jagdkanonen und eine bewegliche Karthaune auf dem Topp-Gallant Vorderkastell. Sie war ein Fahrzeug von der Klasse, Größe und Metall des Hornet, und soll eine Stückpforte mehr im Vordertheil gehabt haben, wodurch sie zehn Kanonen in voller Lage erhalten könnte. **) Die Zahl ihrer Mannschaft war 132, von denen zwölf Mann ihr ausdrücklich beigegeben worden waren, um einen sehr starken amerikanischen Privateur, genannt die Young Wasp, zu engagiren, eine Thatsache, die man aus einem an Bord gefundenen Briefe ersah, den der Admiral am Cap der guten Hoffnung, zu welcher

*) Obgleich dieses Gefühl sehr natürlich war, so muß man die Verwundung des Capitain Birdle doch nur einem jener Zufälle zuschreiben, welche in der Verwirrung eines Gefechts nicht vermieden werden können.

**) Bei einer genauen Vergleichung des wirklichen (nicht nennlichen) Metalls der beiden Fahrzeuge scheint es, daß der Hornet bei einer vollen Lage ungefähr neun Pfund an Kugelgewicht mehr, als der Penguin warf, wenn der letztere seine überzählige Kanone nicht gebrauchte. Was die Mannschaft betrifft, so hatte das amerikanische Schiff zehn oder fünfzehn mehr im Gefecht. An Tonnengehalt waren sich beide Fahrzeuge beinahe ganz gleich.

Digitized by Google

Station der Penguin gehörte, geschrieben hatte. Capitain Biddle gab den Verlust seiner Prise auf 14 Todte und 28 Verwundete an. In Betreff der Letzteren konnte kein Irrthum stattfinden, obgleich es die Meinung des Offiziers war, der die Prise unter seiner Aufsicht hatte, daß eine größere Anzahl Leute geblieben sein müßten. Schon einige Zeit vor dieser Wegnahme hatte der Feind unterlassen, offizielle Berichte über seine Niederlagen zur See bekannt zu machen; aber ein Brief, der über diesen Vorfall geschrieben sein soll, hat seinen Weg in's Publikum gefunden; derselbe giebt den Verlust der Engländer nur auf 10 Todte und 28 Verwundete an. Der Penguin war von den Kugeln des Hornet vollkommen durchlöchert, verlor seinen Fockmast und Bugsprit und der Hauptmast war viel zu sehr beschädigt, um ausgebessert werden zu können. Unter seinen Gebliebenen befand sich der Commandeur, Capitain Dickenson und der Hochbootsmann; unter den Verwundeten, ein Lieutenant, zwei Cadetten und der Zahlmeister.

Der Hornet hatte nur Einen Todten und zehn Verwundete. Unter den Letzteren befanden sich, außer Capitain Biddle, der Erste Lieutenant, Mr. Conner,*) ein junger vielversprechender Offizier, dessen Leben man einige Zeit lang in großer Gefahr hielt. Keine einzige

*) Jetzt Capitain Conner.

Digitized by Google

Kugel hatte den Rumpf des Hornet getroffen und auch das Sparrenwerk litt nur unbedeutenden Schaden, obgleich das Tau- und Segelwerk ziemlich zerfetzt war.

Das Gefecht zwischen dem Hornet und Penguin war eines der für den Charakter der amerikanischen Marine ehrenvollsten, welche im Laufe dieses Krieges vorfielen. Die Fahrzeuge waren sich völlig gleich, und wenn man sich erinnert, daß ein englischer Flaggen-Offizier den Penguin auf besondern Dienst gegen ein Schiff abgeschickt hatte, das bedeutend stärker sein sollte, als jenes, mit welchem er wirklich zusammentraf, so ist es nicht unbillig, anzunehmen, daß er in jeder Hinsicht als ein tüchtiger Kreuzer von seiner eigenen Marine betrachtet wurde. Und dennoch, trotz dem Vortheile des Windes, wurde dieses Schiff in zwei und zwanzig Minuten genommen, mit Einrechnung der Zeit, welche verloren ging, als es am Quarter des Hornet hing, und während Letzterer wendete. Die Nettigkeit und die Schnelligkeit, mit welcher die amerikanische Schaluppe arbeitete, die Besonnenheit, mit welcher sie den Enterversuch empfing und die Genauigkeit ihres Feuers, sind sämmtlich Beweise, daß sie ein gut disciplinirtes Kriegsfahrzeug war, und daß der Dienst, unter dessen Lieblingen sie gezählt wurde, auf hoher Stufe stehen müsse. Durch solche Thaten wird der Charakter einer Marine am wirksamsten bezeichnet.

Digitized by Google

Einige Stunden nach dem Gefecht entdeckte man ein verdächtig aussehendes Fahrzeug; man nahm deßhalb ein Tau vom Penguin, und der Hornet schleppte ihn einige Entfernung vom Lande. Nachdem Capitain Biddle die Prise ganz genau untersucht und alle Vorräthe, deren man bedurfte, herausgenommen hatte, ließ er sie am Morgen des 25. durchlöchern. Der Hornet stand damals gegen die Insel, um nach dem fremden Segel zu sehen, welches sich als der Peacock erwies, mit dem Tom Bowline in Gesellschaft. Man traf nun einige Veränderungen, indem der Letztere in einen Cartel umgewandelt und mit den Gefangenen nach Rio de Janeiro geschickt wurde.

Sobald Capitain Biddle dieser Last und der damit verbundenen Consumtion seiner Vorräthe, enthoben war, setzte er seine Kreuzfahrt fort. Dieser muthige Offizier dachte nicht daran, daß die Wegnahme eines Fahrzeuges derselben Classe an sich selbst ein Grund sei, nach Hause zurückzukehren, und nachdem Capitain Warrington durch den Macedonian, eine Brigg, welche mit dem President gesegelt war, gehört hatte, daß das letztere Schiff wahrscheinlich weggenommen worden sei, so entschloß er sich, mit den übrigen Fahrzeugen die anfänglich beabsichtigte Kreuzfahrt vorzunehmen. Nachdem sie die vom Com. Decatur festgesetzte Zeit bei der Insel geblieben waren, segelten sie demnach am 13. April ab.

Während sie nun so schnell wie möglich den indischen Seen zueilten, gab am Morgen des 27. April, wo sich

Digitized by Google

die beiden Schiffe im 38° 30′ südlicher Breite und in 33° östlicher Länge befanden, der Peacock das Signal, daß ein fremdes Segel in südöstlicher Richtung gesehen werde. Beide Kriegsschaluppen begannen nun die Verfolgung. Obgleich der Wind nur schwach war, so bemerkte man doch vor Abend, daß der Fremdling bedeutend näher gekommen sei Es trat nun Windstille ein und am nächsten Morgen war der Verfolgte noch zu sehen. Der Wind kam aus N. W. und die Schiffe liefen, mit Nebensegeln zu beiden Seiten, vor ihm her auf den Fremdling los, welcher sich gegen den Wind stellte, augenscheinlich um sie zu beobachten. Der Peacock war der schnellste Segler, und als er um 3 Uhr Nachmittags zwei französische Meilen voraus war, bemerkte man, daß er einige Vorsicht in der Annäherung an den Feind beobachte, worauf der Hornet seine leichten Steuerbordsegel einzog und sich auf den Weg zu seinem Gefährten machte. Man glaubte nun am Bord des letztern Schiffes, daß der Fremdling ein großer Indienfahrer sei, und daß der Peacock nur die Ankunft des Hornet erwarte, um ihn anzugreifen. Aber eine Stunde später gab Capitain Warrington das Signal, daß das fremde Fahrzeug ein Linienschiff und ein Feind sei. Der Hornet wandte sich unverzüglich nahe mit dem Winde, indem der Fremdling auf seiner Seite windabwärts und nicht ganz zwei französische Meilen von ihm entfernt gestanden hatte, und der Peacock, vorwärts segelnd, kam bald aus dessen Bereich.

Digitized by Google

Man bemerkte nun, daß das englische Schiff sehr schnell segelte. Da der Hornet am meisten in Gefahr war, so fand Capitain Biddle gegen 9 Uhr Abends es nothwendig, sein Fahrzeug zu erleichtern. Zwölf Tonnen Ballasteisen, viele Kugeln, einige schwere Sparren und der Hauptanker mit der Kette wurden über Bord geworfen. Um 2 Uhr Morgens hatte sich der Feind zur Seite windabwärts genähert, worauf der Hornet sich schräg nach Westen wendete, aber sogleich vom Feinde verfolgt wurde. Bei Tagesanbruch am 29. stand das englische Schiff am Quarter des amerikanischen, windabwärts, und in Schußweite. Um 7 Uhr zog es die englische Flagge auf nebst einer Contre-Admirals-Fahne, und eröffnete sein Feuer. Da die Kugeln über den Hornet wegflogen, wurde die Lansch abgeschnitten und fortgeschafft, die übrigen Anker und Ketten, noch mehr Kugeln und so viele schwere Artikel, als man erlangen konnte, und sechs Kanonen ebenfalls über Bord geworfen. Um 9 Uhr war der Feind so nahe gekommen, daß er sein Feuer einstellte, indem die durch seine Kanonen erzeugte Lufterschütterung den Wind geschwächt hatte.

Um 11 Uhr, Morgens, fand man jedoch, daß der Feind sich wiederum näherte, worauf der Hornet sämmtliche Kanonen, außer eine, die Boote, fast alle Kugeln, sämmtliche Nothsparren und so viel andere Gegenstände vom Verdeck und im Raum, als man nur erlangen

Digitized by Google

konnte, über Bord warf. Auch wurde das Topp-Gallant Vorderkastell zerschlagen und die Stücke in den Ocean geworfen. Um Mittag war der Feind auf eine Meile nahe gekommen und eröffnete wiederum sein Feuer, die Kugeln weit über das Schiff hinaus fliegend. Glücklicherweise trafen nur drei. Eine fuhr durch das Bugspriet-Segel, eine andere fiel auf's Verdeck, sprang ab und schlug vorn ein, und eine dritte traf ebenfalls den Rumpf. Dennoch gab Capitain Biddle nicht nach, entschlossen, sein Schiff nicht aufzugeben, so lange noch ein Schimmer von Hoffnung übrig blieb, denn man bemerkte, daß der Feind, während er feuerte, zurück blieb. Gegen 2 Uhr, Nachmittags, erhob sich ein stärkerer Wind, der sich mehr nach Westen stellte. Vorher hatte der Wind, indem er sich mehr südöstlich hielt, die Verfolgung sehr begünstigt, jetzt brachte er aber den Hornet mehr windwärts, der nun schnell den Vorsprung zu gewinnen anfing. Bei Sonnenuntergang war der Fremde schon weiter als eine französische Meile zurück und das Schiff lief neun Knoten während der ganzen Nacht, indem der Wind in heftigen Stößen wehete. Der Feind kam noch bisweilen zu Gesicht, volle Segel zur Verfolgung tragend, aber bei Tagesanbruch war kaum sein Rumpf noch zu sehen. Um halb zehn Uhr, Morgens, nahm er seine Beisegel ab, band seine Toppsegel ein und zog sich in östlicher Richtung hin, und zwei Stunden später waren auch die Obersegel aus dem Gesichtskreis verschwunden. Der Hornet besaß nun kei-

Digitized by Google

nen Anker, keine Ketten, kein Boot und hatte nur noch eine einzige Kanone, aber er beschleunigte dennoch, so viel er konnte, seinen Weg nach New-York, dessen Hafen er am 9. Juni auch glücklich erreichte.

Capitain Biddle erwarb sich fast eben so viel Ruhm wegen der Standhaftigkeit und Geschicklichkeit, mit welcher er sein Schiff bei dieser Gelegenheit rettete, als wegen der Tapferkeit, mit der er es einige Wochen früher in's Treffen geführt hatte. In der Bestimmtheit, mit welcher er seine Kreuzfahrt fortsetzte, nachdem er ein Fahrzeug von derselben Stärke genommen hatte, erkannte die Nation den Geist des älteren Offiziers desselben Namens und Familie, der sich in der Revolution so ausgezeichnet hatte. Er war bereits in den Rang eines Capitains erhoben worden, obgleich er nichts davon wußte, ehe er noch den Penguin genommen hatte, empfing aber die anderen, bei solchen Gelegenheiten gebräuchlichen Beweise der Zufriedenheit. Sein Benehmen während der Verfolgung wird noch besser gewürdigt werden, wenn man hinzufügt, daß sein Schiff dem Feinde eben so nahe gewesen war, als die United States dem Macedonian im Moment, wo der letztere vollkommen verstümmelt wurde. Das Schiff, welches den Hornet verfolgte, war der Cornwallis, von 74 Kanonen, der die Flagge eines nach Ostindien segelnden Offiziers trug.

Der Peacock setzte seine Kreuzfahrt fort, und am

Digitized by Google

30. Juni traf er in der Straße von Sunda auf einen Kreuzer der ostindischen Compagnie, den Nautilus von 14 Kanonen, unter Capitain Boyce, und da Capitain Warrington nicht wußte, daß unterdessen der Friede abgeschlossen worden war, so kam es zum Wechseln voller Lagen, worauf der Nautilus die Flagge strich. Dieses unglückliche Mißverständniß ereignete sich nur wenige Tage nach der, zur Einstellung der Feindseligkeiten festgesetzten Periode und am nächsten Tage, als Capitain Warrington erfuhr, daß ein Friedenstractat im März ratificirt worden war, gab er den Nautilus wieder los. Das letztere Fahrzeug hatte 6 Todte und 8 Verwundete, aber Niemand war am Bord des Peacock beschädigt worden; derselbe kehrte unverzüglich nach der Heimath zurück.

Das Treffen zwischen dem Hornet und Penguin war das letzte reguläre Gefecht in diesem Kriege und das Zusammentreffen mit dem Nautilus die letzte feindselige Handlung zwischen den kriegführenden Mächten. Als der Peacock einlief, waren bereits sämmtliche, gegen die Engländer abgeschickten Kreuzer in ihre Hafen zurückgekehrt.

Die Verbrennung der Fregatte Columbia zu Washington und die Blockade des Java in der Chesapeake-Bai, hatte die Regierung im Herbst 1814 veranlaßt, zwei Geschwader von kleinen Fahrzeugen zu kaufen oder zu erbauen, von denen eines von dem Capitain Porter, und

Digitized by Google

das andere von dem Capitain Perry commandirt werden sollte. Dem ersteren gelang es, fünf Brigantinen oder Schooners zu kaufen und er war eben im Begriff, mit ihnen zur See zu gehen, als die Neuigkeit des Friedensabschlusses im Lande bekannt wurde. Die Fahrzeuge, welche eines dieser fliegenden Geschwader bildeten, waren: die Firefly, unter Capitain Porter; der Spark, unter Lieutenant Commodore Gamble; die Torch, unter Lieutenant Commodore Chauncey; der Spitfire, unter Capitain Cassin*), und der Flambeau, unter Lieutenant Commodore Nicholson. Der erste Bestimmungsort dieser Force sollte Westindien sein und es wurde angenommen, daß sie mit Befehl segeln würde: zu brennen, in Grund zu bohren und zu zerstören, ohne den Versuch zu machen, Prisen einzubringen, ausgenommen in ganz ungewöhnlichen Fällen.

Capitain Perry hatte weniger Glück, passende Fahrzeuge zu finden, und so wurde der Kiel zu drei schweren Briggs gelegt, deren Namen der Borer, der Saranac und der Chippewa sein sollte, obgleich aus grünem Holze. Eine andere, genannt Escape, wurde gekauft und erhielt den Namen Prometheus; aber es scheint, das das fünfte Fahrzeug noch nicht gefunden worden war, als der

*) Dieser Offizier war wegen seiner Tapferkeit in der Schlacht bei Plattsburg Bai befördert worden.

Digitized by Google

Friede verkündet wurde. Den Boxer erhielt der Lieutenant John Porter, den Chippewa der Lieutenant G. Campbell Read, den Saranac der Lieutenant Elton, und den Prometheus der Lieutenant Joseph J. Nicholson. Das fünfte Fahrzeug war für den Capitain Perry bestimmt, aber dieser Offizier kehrte auf den Java zurück, sobald als es bekannt wurde, daß das fliegende Geschwader nicht zu der ursprünglichen Bestimmung verwendet werden sollte.

So endigte der Krieg von 1812, so weit er mit der amerikanischen Marine in Beziehung stand. Die Marine trat aus diesem Kampfe mit einem großen Gewinn an Ruhm hervor. Der brilliante Styl, in welchem die Schiffe in das Treffen geführt, die Sicherheit und Schnelligkeit, mit welcher sie gelenkt wurden und die fatale Genauigkeit ihres Feuers, bei fast jeder Gelegenheit, erschuf eine neue Aera im Seekriegswesen. Die meisten der Gefechte mit Fregatten waren so schnell entschieden worden, als die Umstände es gestatten wollten, und in keinem einzigen Falle wurde es nöthig gefunden, das Feuer einer Kriegsschaluppe, gegen einen einzelnen Gegner, länger als eine Stunde zu unterhalten. Die meisten der Gefechte der letzteren wurden in der That in der Hälfte dieser Zeit entschieden, und oft war die in derselben erfolgende Niederlage derjenigen gleich, welche von großen europäischen Schiffen in Hauptschlachten erkämpft wurde. In

Digitized by Google

einigen derselben umfaßte die Zahl der Todten und Verwundeten einen sehr ansehnlichen Theil der Mannschaften.

Es ist schwierig zu sagen, bei welcher Nation dieser unerwartete Erfolg das meiste Erstaunen erregte — bei der amerikanischen oder der englischen. Bei der ersteren erzeugte derselbe ein Selbstvertrauen, das ihr bisher gemangelt hatte, das aber am Ende vielleicht in Eigendünkel und Sicherheitsgefühl ausartete, welche nicht ohne Gefahr oder gänzlich ohne Uebertreibung bleiben konnten. Die letztere sah sich veranlaßt, ihre Art der Klasseneintheilung zu verändern, wählte aber durchaus nicht eine solche, welche von dem Vorwurf des Mangels an Consistenz eben so frei war, als die aufgegebene, und änderte ihre Bestimmungen der Stärke einzelner Schiffe, wie auch der Bewaffnung der Fregatten, gänzlich. Die tüchtigsten und bravsten Capitaine der englischen Flotte gaben bereitwillig zu, daß das Erscheinen einer neuen Macht auf dem Ocean zu erwarten stand und daß es nicht unwahrscheinlich sei, daß der Kampf um die Herrschaft der Seen von neuem durchfochten werden würde. Kurz, während einige ihrer Unwissenden, Anmaßenden und Ruhmprediger sich bemühten, Entschuldigungen wegen der unerwarteten Niederlagen aufzufinden, welche Großbritanien in diesem kurzen Kriege zur See erlitten hatte, erkannten jedoch die Scharfsinnigen und Nachdenkenden darin Stoff zu ernsthaften Besorgnissen. Sie wußten, daß die

Digitized by Google

früheren Triumphe ihrer Admirale nicht so sehr die Folge einer ungewöhnlichen Tüchtigkeit im Manövriren der Flotten war, sondern vielmehr in der nationellen Fähigkeit der Führung einzelner Schiffe ihren Grund hatten, und sie sahen in dem Benehmen der Amerikaner, während dieses Kampfes, den deutlichen Beweis von derselben Fähigkeit, welche sich überdies noch durch eine Geschicklichkeit in der Geschützkunst, wie sie noch nie so gleichmäßig in irgend einem Seekriege gezeigt worden war, auszeichnete. Mit einem Worte, man könnte die Frage aufstellen, ob alle die großen Siege der letzten europäischen Kriege mehr Frohlocken unter den Nichtunterrichteten jener Nation erregten, als die Niederlagen Anlässe zu Besorgnissen bei denen gaben, welche fähig waren, Ursache und Wirkung in Sachen zu berechnen, welche so durchaus professionell sind, wie die Construktion, Kraft und Führung der Schiffe. Manche unrichtige Methoden wurden angewendet, um den ungewöhnlichen Charakter, welchen die Seetreffen angenommen hatten, zu erklären, und so behauptete man auch unter anderem, daß die amerikanischen Fahrzeuge mit Mannschaften von nur auserlesenen Seeleuten geführt worden wären. Daß eine Nation, welche sich der Preßgänge bediente, sich einbilden sollte, daß eine andere, die nur Freiwillige anwarb, Vortheile dieser Art besitzen könne, läßt eine starke Neigung vermuthen, alle, nur nicht die richtigen Mittel anzuwenden, um ein unangenehmes Factum zu erklären. Es ist nicht

Digitized by Google

bekannt, daß ein einziges Fahrzeug, ausgenommen die Constitution, während ihrer beiden letzten Kreuzfahrten, mit einer Mannschaft zur See ging, welche in dieser Hinsicht als vorzüglich betrachtet werden könnte. Kein amerikanisches Kriegsschiff segelte jemals mit einer Mannschaft von nur tüchtigen Seeleuten, und einige der heißesten Treffen, die sich während dieses Krieges ereigneten, wurden mit Leuten gefochten, die bedeutend größere als gewöhnliche Mängel besaßen. Die Mannschaften der Fahrzeuge auf dem Champlain See, insbesondere, waren von einer viel geringeren Fähigkeit, als man gewöhnlich auf Kriegsschiffen findet. Auch waren die Offiziere im Allgemeinen weder alt, noch sehr erfahren. Die Marine selbst datirte sich nur von vierzehn Jahren her, wo der Krieg anfing und einige der Commandeure begannen ihre professionelle Carriere mehrere Jahre später, nachdem die ersten Anstellungen erlassen worden waren. Vielleicht die Hälfte der Lieutenants, welche bei dem Frieden von 1815 in Dienst waren, gingen nur sechs Jahre vor der Erklärung des Krieges zuerst an Bord eines Schiffes, sehr viele von ihnen sogar nur drei oder vier Jahre zuvor. Weit davon, daß die Cadetten, wie man zu jener Zeit behauptete, Capitaine und Steuerleute von Handelsschiffen gewesen wären, sie waren vielmehr gemeiniglich Jünglinge, welche zum ersten Male das väterliche Haus verlassen hatten, als sie auf dem Quarter-Deck eines Kriegsschiffes erschienen.

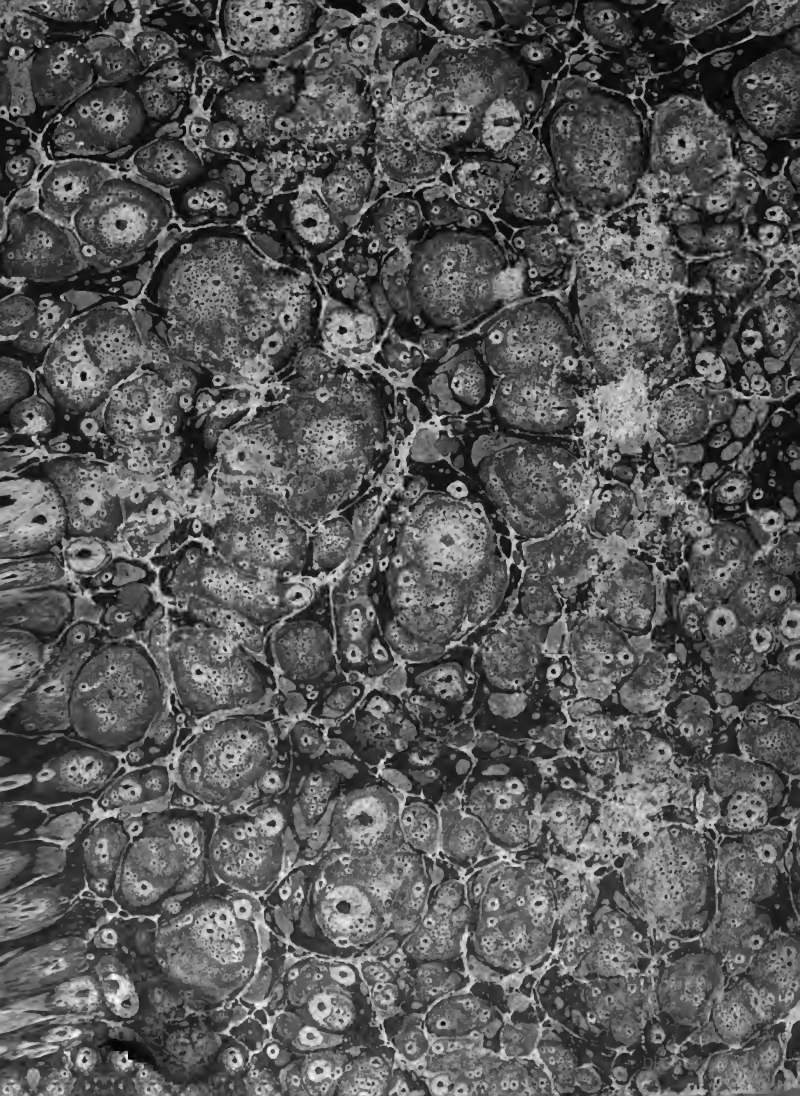
Digitized by Google

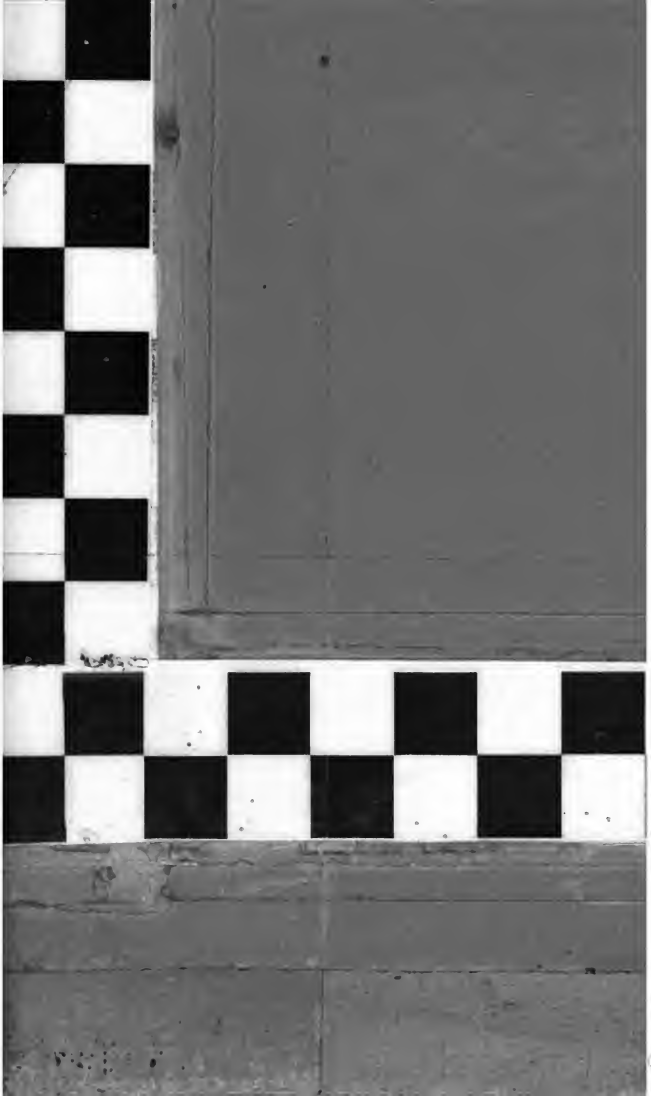
Daß der Ton und die Disciplin des Dienstes auf hoher Stufe standen, ist wahr; aber man muß dieses nicht physischen, sondern moralischen Ursachen zuschreiben: jener Fähigkeit des amerikanischen Charakters für die See, welche sich ohne Unterbrechung bewährt hat, von dem Tage an, wo die erste Pinasse, auf einer der Handelsreisen des siebenzehnten Jahrhunderts, der Küste entlang segelte, bis zu dem gegenwärtigen Augenblick.

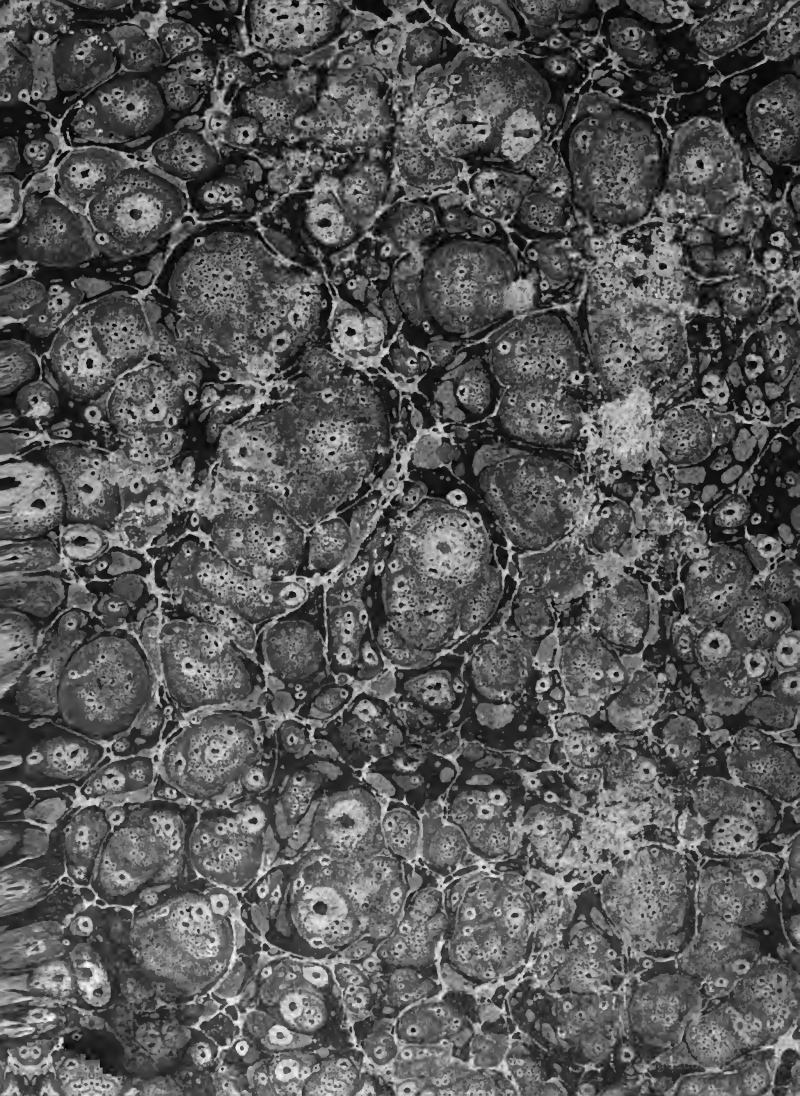
Digitized by Google

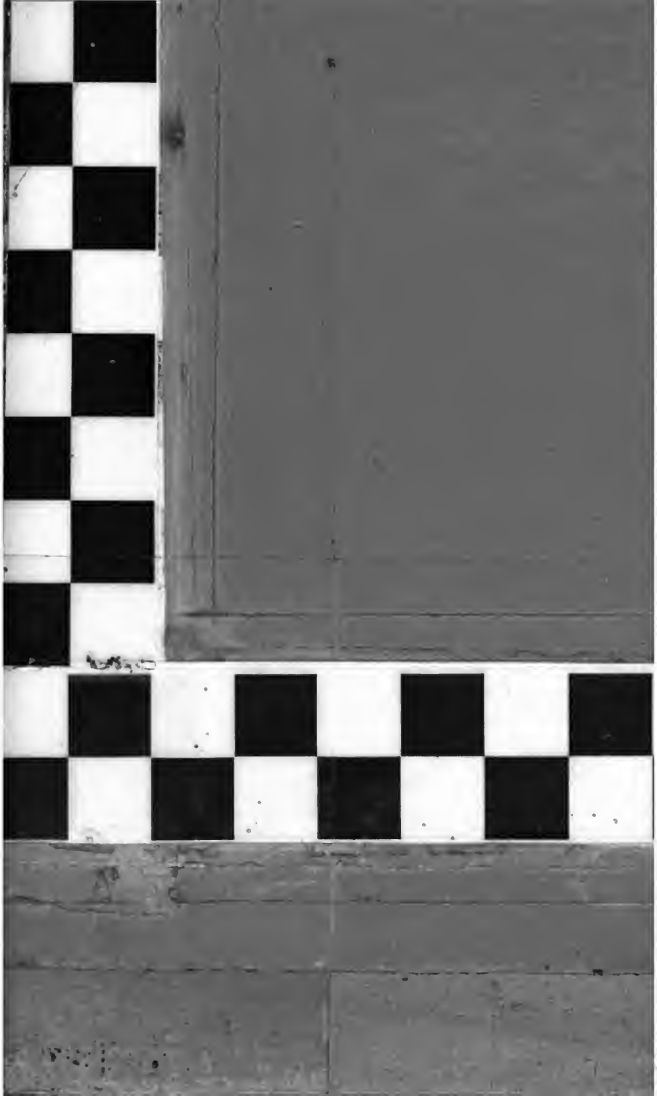
Digitized by Google

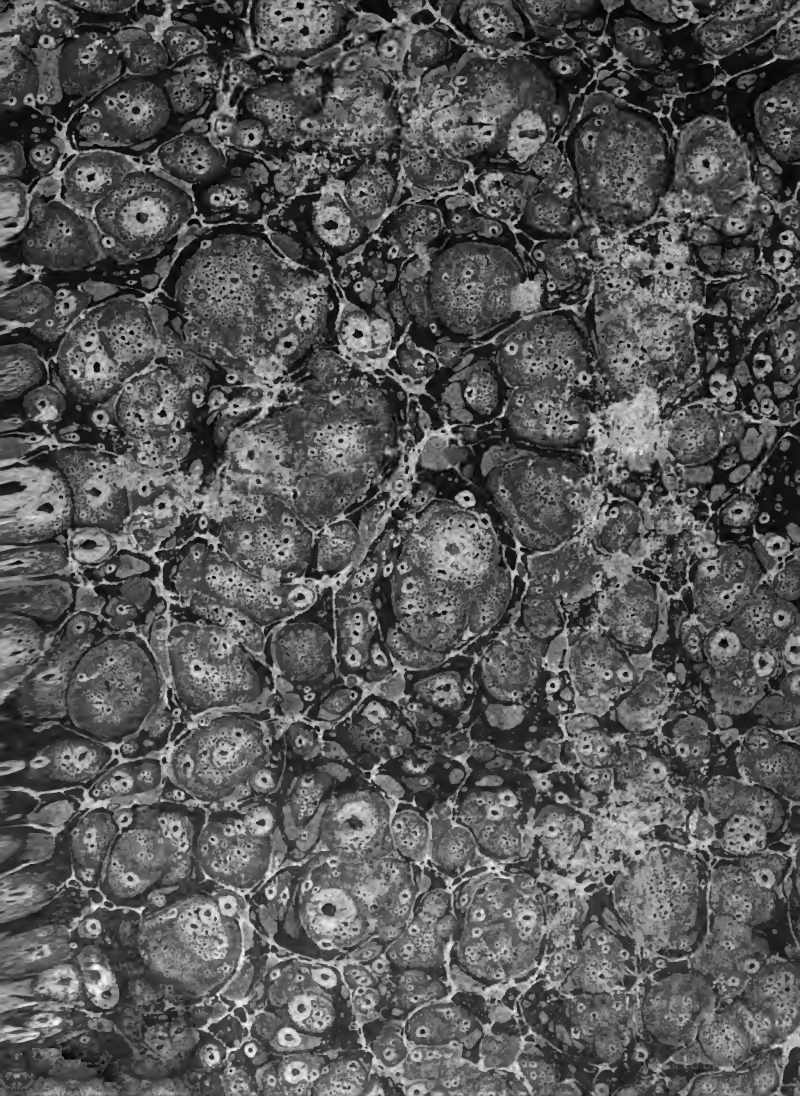
Digitized by Google

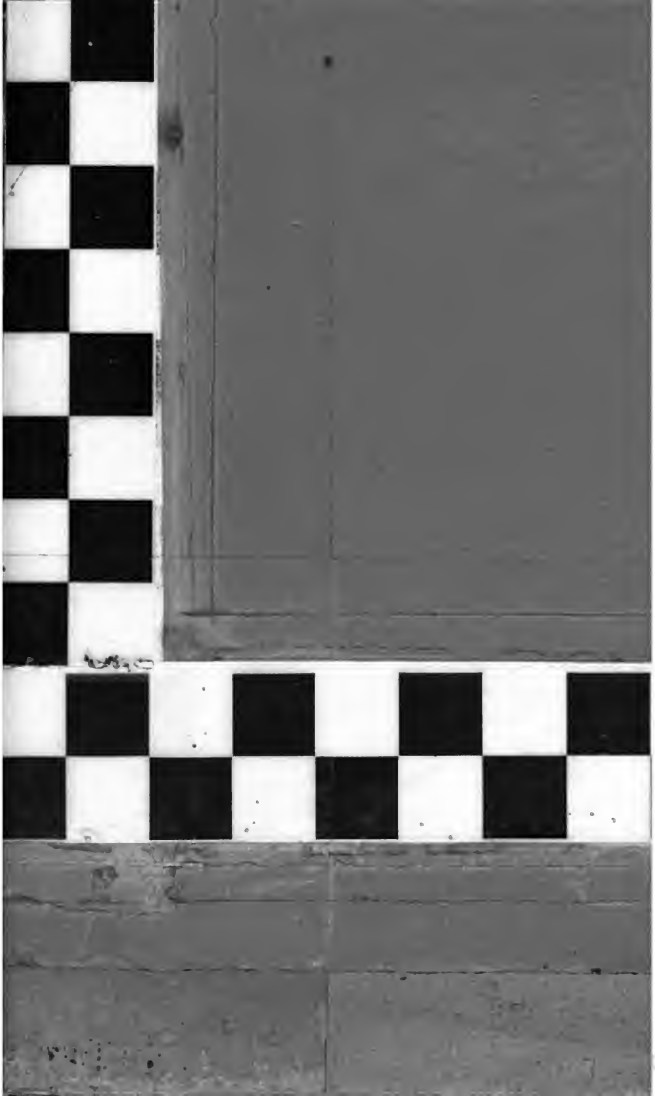


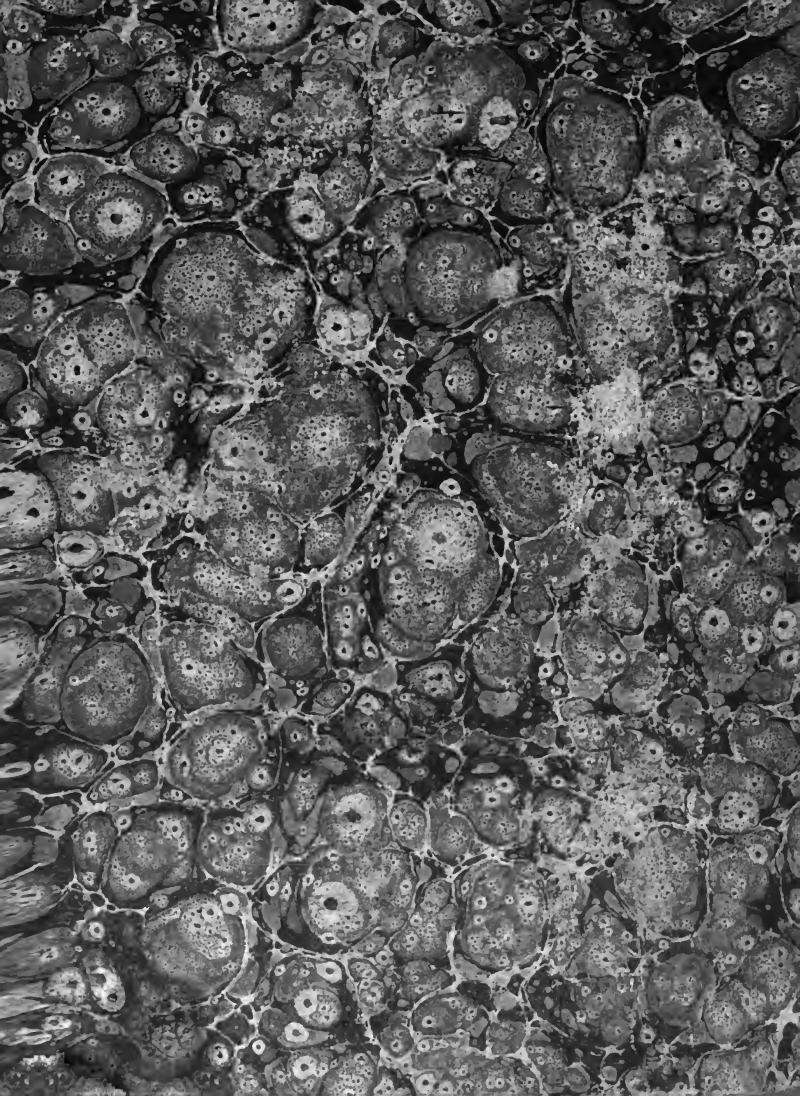

Google

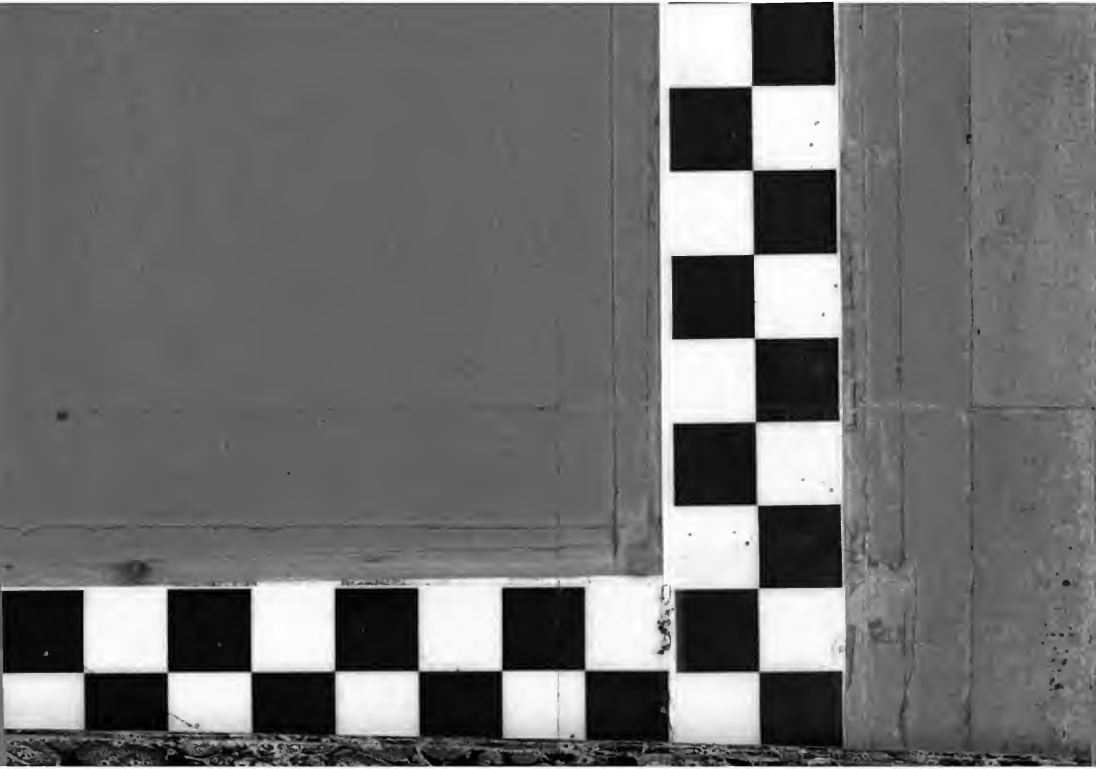



Google




Google





Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google